Libretto uso e manutenzione

I

DUCATI MONSTER S4R

I

Siamo lieti di darti il benvenuto tra i Ducatisti e ci complimentiamo con Te per l'ottima scelta effettuata. Crediamo che oltre ad usufruire della tua nuova Ducati come mezzo di normale spostamento, la utilizzerai per effettuare viaggi anche lunghi, che la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti augura siano sempre piacevoli e divertenti.
Nel continuo sforzo di fornire un'assistenza sempre migliore, la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti consiglia di seguire attentamente le semplici norme qui riportate, in particolare per quanto concerne il rodaggio. Avrai così la certezza che la tua Ducati sia sempre in grado di regalarti grandi emozioni.
Per riparazioni o semplici consigli, rivolgiti ai nostri centri di assistenza autorizzata.
Inoltre abbiamo predisposto un servizio informazioni per i ducatisti e gli appassionati, a tua disposizione per suggerimenti e consigli utili.

DUCATI LINEA DIRETTA

Numero Verde
800-553066

Buon divertimento!

Note
La Ducati Motor Holding S.p.A. declina qualsiasi responsabilità per eventuali errori in cui può essere incorsa nella compilazione del presente libretto. Tutte le informazioni riportate si intendono aggiornate alla data di stampa. La Ducati Motor Holding S.p.A. si riserva il diritto di apportare qualsiasi modifica richiesta dallo sviluppo evolutivo dei suddetti prodotti.

Per la sicurezza, la garanzia, l'affidabilità ed il valore del motociclo Ducati usa solo ricambi originali Ducati.

Attenzione
Questo libretto è parte integrante del motociclo e, in caso di passaggio di proprietà deve essere consegnato al nuovo acquirente.

I

SOMMARIO

I

INDICAZIONI GENERALI

Garanzia

Nel Tuo interesse, a garanzia ed affidabilità del prodotto, Ti consigliamo vivamente di rivolgerti ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per qualsiasi operazione che richieda particolare competenza tecnica. Il nostro personale, altamente qualificato, dispone di adeguate attrezzature per eseguire qualsiasi intervento a regola d'arte utilizzando esclusivamente ricambi originali Ducati che garantiscono la perfetta intercambiabilità, buon funzionamento e lunga durata.

Tutti i motocicli Ducati sono corredati di Libretto di Garanzia. La garanzia non verrà riconosciuta ai motocicli impiegati in gare sportive. Durante il periodo di garanzia nessun componente può essere manomesso, modificato oppure sostituito con altro non originale, pena l'immediata decadenza del diritto di garanzia.

Simboli

La Ducati Motor Holding S.p.A. Ti invita a leggere attentamente il seguente libretto al fine di imparare a conoscere il Tuo motociclo. In caso di dubbi rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata. Le nozioni che apprenderai si riveleranno utili durante i viaggi che la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti augura siano sereni e divertenti e Ti permetteranno di mantenere inalterate per lungo tempo le prestazioni del motociclo. In questo libretto sono state riportate note informative con significati particolari:

Attenzione
La non osservanza delle istruzioni riportate può creare una situazione di pericolo e causare gravi lesioni personali e anche la morte.

Importante
Esiste la possibilità di arrecare danno al motociclo e/o ai suoi componenti.

Note
Ulteriori notizie inerenti l'operazione in corso.

*Tutte le indicazioni relative a **destra** o **sinistra** si riferiscono al senso di marcia del motociclo.*

Informazioni utili per viaggiare in sicurezza

Attenzione
Leggere prima di usare la moto.

Molti incidenti sono spesso dovuti all'inesperienza nella guida del motociclo. Non guidare mai senza patente; per utilizzare il motociclo è necessario essere titolari di regolare patente di guida.
Non prestare il motociclo a piloti inesperti o sprovvisti di regolare patente di guida.
Il pilota e il passeggero devono indossare ***sempre*** *un casco protettivo.*
Non portare abiti o accessori svolazzanti che possono impigliarsi nei comandi o limitare la visibilità.
Non avviare mai il motore in un ambiente chiuso. I fumi di scarico sono velenosi e possono provocare perdita di conoscenza o addirittura la morte in tempi brevi.
Il pilota e il passeggero devono appoggiare i piedi sulle pedane ogni volta che il motociclo è in movimento.
Per essere pronto ad ogni cambiamento di direzione o ad ogni variazione del fondo stradale, il pilota deve tenere ***sempre*** *le mani sul manubrio, mentre il passeggero deve tenersi* ***sempre*** *con entrambe le mani nelle apposite maniglie del telaio sotto la sella.*
Attenersi alla legislazione e alle regole nazionali e locali.
Rispettare sempre i limiti di velocità dove indicati e comunque non superare ***mai*** *la velocità che le condizioni di visibilità, di fondo stradale e di traffico consentono.*
Segnalare ***sempre*** *e con sufficiente anticipo, utilizzando gli appositi indicatori di direzione, ogni svolta o cambiamento di corsia.*
Rendersi ben visibili evitando di viaggiare nelle "aree cieche" dei veicoli che precedono.
Fare molta attenzione negli incroci, in corrispondenza delle uscite da aree private o da parcheggi e nelle corsie d'ingresso in autostrada.
Spegnere ***sempre*** *il motore quando si fa rifornimento e fare attenzione a non far cadere del carburante sul motore o sul tubo di scarico.*
Non fumare mai durante il rifornimento.
Durante il rifornimento si possono inalare vapori di carburante nocivi alla salute. Se qualche goccia di carburante dovesse cadere sulla pelle o sugli abiti, lavarsi immediatamente con acqua e sapone e cambiare gli abiti.
Togliere ***sempre*** *la chiave quando si lascia il motociclo incustodito.*
Il motore, i tubi di scarico e i silenziatori restano caldi a lungo.

Attenzione
L'impianto di scarico può essere caldo, anche dopo lo spegnimento del motore; prestare molta attenzione a non toccare con nessuna parte del corpo l'impianto di scarico e a non parcheggiare il veicolo in prossimità di materiali infiammabili (compreso legno, foglie ecc.).

Parcheggiare il motociclo in modo che non possa essere urtato e utilizzando il cavalletto laterale.
Non parcheggiare mai su un terreno sconnesso o morbido, in quanto il motociclo potrebbe cadere.

I

Guida a pieno carico

Questo motociclo è stato concepito per percorrere lunghi tratti a pieno carico in assoluta sicurezza.
La sistemazione dei pesi sul motociclo è molto importante per mantenere inalterati questi standard di sicurezza ed evitare di trovarsi in difficoltà quando si eseguono manovre repentine o nel percorrere tratti di strada sconnessa.

Informazioni sul carico trasportabile

Il peso complessivo del motociclo in ordine di marcia con conducente, passeggero, bagaglio e accessori addizionali non deve superare i:
390 Kg.

Cercare di disporre il bagaglio o gli accessori più pesanti in posizione quanto più bassa possibile e possibilmente al centro del motociclo.
Fissare saldamente il bagaglio alle strutture del motociclo: un bagaglio non fissato correttamente può renderlo instabile.
Non fissare elementi voluminosi e pesanti sul manubrio o sul parafango anteriore in quanto causerebbero una pericolosa instabilità del motociclo.
Non inserire parti da trasportare negli interstizi del telaio in quanto potrebbero interferire con le parti in movimento del motociclo.
Verificare che i pneumatici siano gonfiati alla pressione indicata a pag. 56 e che risultino in buone condizioni.

Dati per l'identificazione

Ogni motociclo Ducati è contraddistinto da due numeri d'identificazione, rispettivamente per il telaio (fig. 1) e per il motore (fig. 2).

Telaio N.

Motore N.

Note

Questi numeri identificano il modello del motociclo e sono da citare per la richiesta di parti di ricambio.

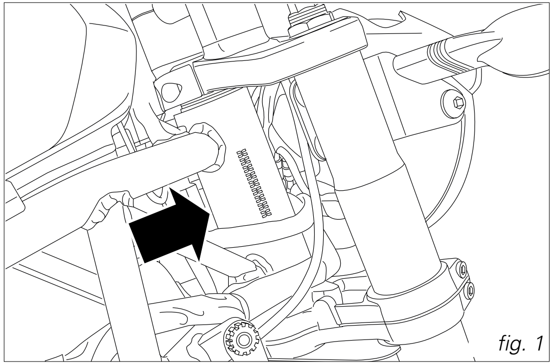


fig. 1

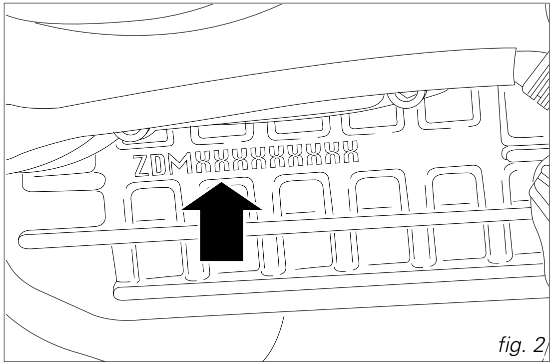


fig. 2

COMANDI PER LA GUIDA

Attenzione

Questo capitolo illustra il posizionamento e la funzione dei comandi necessari alla guida del motociclo. Leggere attentamente quanto descritto prima di utilizzare ogni comando.

Posizione dei comandi per la guida del motociclo *(fig. 3)*

1) Cruscotto.
2) Interruttore d'accensione e bloccasterzo a chiave.
3) Commutatore sinistro.
4) Leva comando frizione.
5) Leva comando starter.
6) Commutatore destro.
7) Manopola girevole comando acceleratore.
8) Leva comando freno anteriore.
9) Pedale comando cambio.
10) Pedale comando freno posteriore.

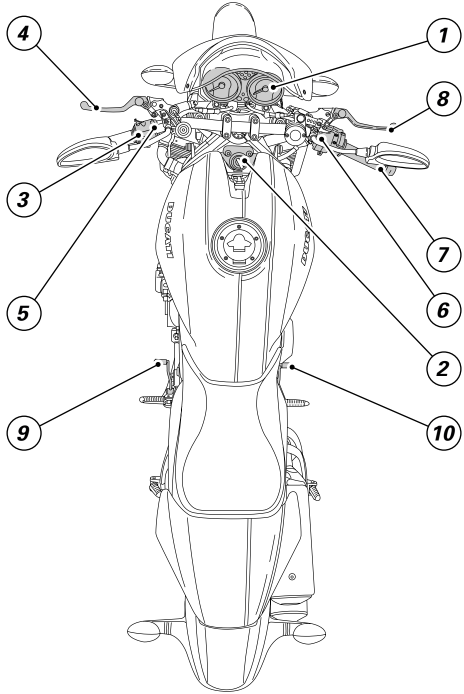


fig. 3

Cruscotto (fig. 4)

1) **Spia proiettore abbagliante (blu)**.
Si accende per indicare la luce abbagliante accesa.

2) **Spia indicatori di direzione (verde)**.
Si accende e lampeggia quando un indicatore di direzione è in funzione.

3) **Spia riserva carburante (gialla)**.
Si accende quando il serbatoio é in riserva, sono rimasti circa 3,5 litri di carburante.

4) **Spia folle N (verde)**.
Si accende quando il cambio è in posizione di folle.

5) **Spia pressione olio motore (rossa)**.
Si accende per indicare una pressione dell'olio motore insufficiente. Deve accendersi quando si sposta l'interruttore d'accensione su **ON**, ma deve spegnersi alcuni secondi dopo l'avvio del motore.
Può succedere che si accenda brevemente in caso di motore molto caldo, dovrebbe spegnersi quando i numeri di giri aumentano.

Importante
Non utilizzare il motociclo quando la spia rimane accesa in quanto si potrebbe danneggiare il motore.

6) **Spia giallo ambra**
Si accende e lampeggia quando il motociclo è in sosta (Immobilizer attivo). viene anche utilizzata come diagnostica dell'immobilizer.

Nota
Una volta attivato l'immobilizer, la spia lampeggia per 24 ore dopo di che si spegne, lasciandolo comunque attivo.

7) **Spia EOBD (giallo ambra).**
Indica il blocco motore accendendosi. Si spegne dopo alcuni secondi (normalmente 1.8 - 2 sec.).

8) **Tachimetro** (km/h).
Indica la velocità di marcia.

a) **LCD (1):**
- **Contachilometri** (km).
  Indica la distanza totale percorsa.
- **Contachilometri parziale** (km).
  Indica la distanza percorsa dall'ultimo azzeramento.

9) **Contagiri** (min^{-1}).
Indica il numero di giri al minuto del motore.

b) **LCD (2):**
- **Orologio**
- **Temperatura olio**

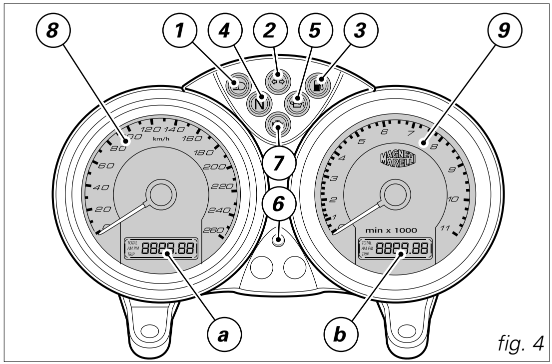


fig. 4

Funzioni delle unità LCD
*All'accensione (chiave da **OFF** a **ON**) il cruscotto esegue un **Check** di tutta la strumentazione (lancette, display, spie) vedi (fig. 5 e 6).*

Funzioni dell'unita LCD (1)
*Premendo il pulsante (B) (fig. 6) con chiave **ON** si alterna la visualizzazione del contachilometri parziale e di quello totale.*

Azzeramento contachilometri parziale
*Tenendo premuto il pulsante (B) (fig. 6) per più di 2 secondi quando è nella funzione **TRIP** (contachilometri parziale), si otterrà l'azzeramento nel display (LCD 1).*

Funzioni dell'unita LCD (2)
*Premendo il pulsante (A) (fig. 6) con chiave **ON** si visualizza l'orologio e la temperatura dell'acqua.*

Regolazione orologio
*Premere il **pulsante** (**A**) per almeno 2 secondi.*
*Regolare **AM/PM** premendo il **pulsante** (**B**). Premere il **pulsante** (**A**) per passare alla regolazione dell' ora; premere (**B**) ripetutamente per modificare l'indicazione dell'ora. Premere il **pulsante** (**A**) per passare alla regolazione dei minuti.*
*Premere il **pulsante** (**B**) per avanzare i minuti; tenendo premuto per più di 5 secondi l'indicazione cambia più velocemente. Premere il **pulsante** (**A**) per uscire dal modo di regolazione.*

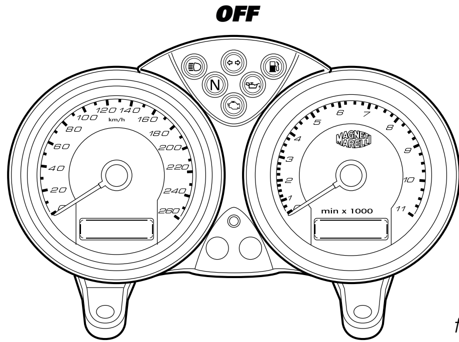


fig. 5

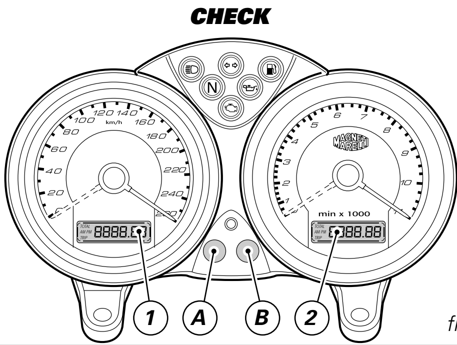


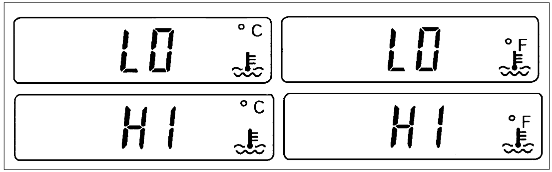
fig. 6

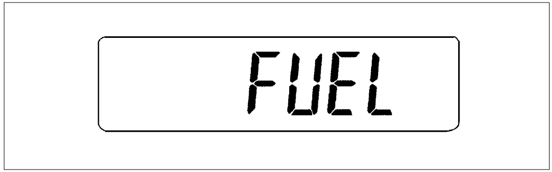
Funzione temperatura acqua
*Quando la temperatura dell'acqua va sotto i 40 °C (104 °F) viene indicata sul display la scritta "**LO**" e sopra 120 °C (248 °F) "**HI**".*

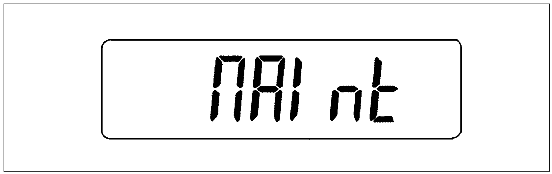
Funzione spia livello carburante
*Quando si accende la spia della riserva viene indicato sul Display la scritta "**FUEL"**.*

Funzione indicatore manutenzione
*Dopo i primi 1000 Km (621 miglia) e successivamente ogni 10.000 Km (6210 miglia) ad ogni chiave **ON** per un tempo uguale a 5 secondi viene visualizzata nel display la scritta "**MAInt**" che sta ad indicare la scadenza del tagliando di manutenzione periodica.*

Funzione retroilluminazione
*Se si preme il tasto (B) (fig. 6) entro 5 secondi con la chiave in posizione **ON**, ad ogni pressione sul detto pulsante si avrà una variazione dell'intensità luminosa del cruscotto.*







I

Il sistema immobilizer

Per aumentare la protezione contro il furto, il motociclo è dotato di un sistema elettronico di blocco del motore (IMMOBILIZER) che si attiva automaticamente ogni volta che si spegne il quadro.
Ogni chiave racchiude infatti nell'impugnatura, un dispositivo elettronico che ha la funzione di modulare il segnale emesso all'atto dell'avviamento da una speciale antenna incorporata nel commutatore. Il segnale modulato costituisce la "parola d'ordine", sempre diversa ad ogni avviamento, con cui la centralina riconosce la chiave e solo a questa condizione, consente l'avviamento del motore.

La chiave (A) svolge le stesse funzioni delle chiavi (B), in più permette di cancellare e riprogrammare, in caso di necessità, altre chiavi nere.

Note
Con le tre chiavi viene consegnata anche una piastrina (1) con il numero di identificazione delle chiavi.

Attenzione
Separare le chiavi e conservare la piastrina (1), e la chiave (A), in un luogo sicuro.
Inoltre è consigliabile utilizzare una sola delle due chiavi nere per l'avviamento del motociclo.

Chiavi (fig. 7)

Con il motociclo vengono consegnate:
- n°1 chiave (A) (ROSSA)
- n°2 chiavi (B) (NERE)

Attenzione
La chiave rossa (A) é ricoperta da un cappuccio di gomma per essere conservata in perfette condizioni, evitando il contatto con altre chiavi. Non rimuovere questa protezione se non in caso di necessità.

Le chiavi (B), sono quelle di normale uso e servono per:
- l'avviamento.
- il tappo del serbatoio carburante.
- la serratura della sella.

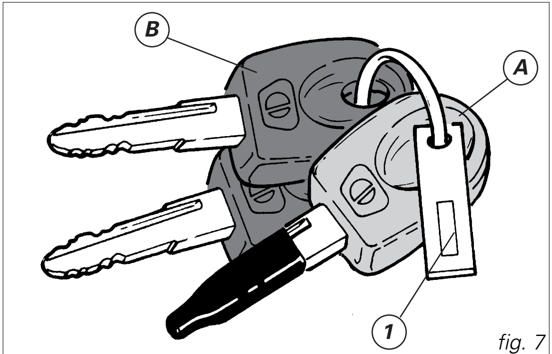


fig. 7

Code card

Insieme alle chiavi viene consegnata una CODE CARD (fig. 8) sulla quale è riportato:

A) (fig. 9) il codice elettronico, da utilizzare in caso di blocco motore e quindi mancata accensione dopo il ***key-on.***

Attenzione

La CODE CARD deve essere conservata in luogo sicuro. È consigliabile che l’utilizzatore abbia sempre con sé il codice elettronico riportato sulla CODE CARD, nell’eventualità di dover effettuare lo sblocco del motore tramite la procedura che utilizza la manopola dell’acceleratore.
La seguente procedura offre quindi la possibilità all’utente, in caso di problemi al sistema immobilizer, di disabilitare la funzione “blocco motore” rappresentata dall’accensione simultanea della spia giallo ambra ***EOBD*** *(7, fig. 4).*
L’operazione è possibile solo conoscendo il codice elettronico (electronic code) riportato sulla code card.

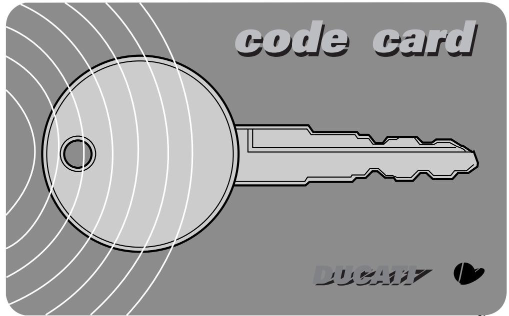


fig. 8



fig. 9

I

Procedura di sblocco immobilizer tramite manopola acceleratore

*1) Portare la chiave su **ON** e ruotare completamente la manopola acceleratore mantenendola ruotata. La spia **EOBD** si spegne dopo un tempo prestabilito di 8 secondi.*
*2) Allo spegnimento della spia **EOBD** rilasciare la manopola.*
*3) La spia **EOBD** si riaccenderà lampeggiando. Contare un numero di impulsi della spia pari alla prima cifra del codice, portare la manopola acceleratore in posizione tutta aperta per 2 secondi, quindi rilasciare. Viene così riconosciuta l'immissione di una cifra e la spia **EOBD** si accende e rimane in questo stato per un tempo prestabilito di 4 secondi. Nel caso non si proceda allo stesso modo per inserire il successivo numero del codice con la manopola acceleratore, la spia **EOBD** pulserà per 20 volte, poi si accenderà in modo fisso e la procedura dovrà essere ripetuta dal punto (1) riportando la chiave su **OFF**.*
4) Ripetere le operazioni al punto (3) fino all'introduzione dell'ultima cifra.
*5) Al rilascio della manopola acceleratore, in caso di codice correttamente introdotto, la spia **EOBD** si accende in modo lampeggiante per indicare l'avvenuto sblocco. La spia ritorna in condizioni normali (spenta) dopo 4 secondi. Se il codice **NON** è stato introdotto correttamente la spia **EOBD** rimane accesa ed è possibile ripetere le operazioni riportando la chiave su **OFF** e ripartendo dal punto (1) per un numero illimitato di volte.*

Nota
*Nel caso la manopola venga rilasciata prima del tempo prestabilito, la spia si riaccende ed è necessario riportare la chiave su **OFF** e ripetere la sequenza dal punto (1).*

Funzionamento

*Ogni volta che si ruota la chiave del commutatore da **ON** a **OFF**, il sistema di protezione attiva il blocco motore. All'avviamento del motore, ruotando la chiave da **OFF** a **ON**:*

*1) se il codice viene riconosciuto, la spia **CODE**, posta sul quadro strumenti, emette un breve lampeggio; il sistema di protezione ha riconosciuto il codice della chiave e disattiva il blocco motore. Premendo il pulsante **START**, il motore si avvia;*

*2) se la spia **CODE** rimane accesa, il codice non è stato riconosciuto. In questo caso si consiglia di riportare la chiave in posizione **OFF** e poi di nuovo in **ON**, se il blocco persiste, riprovare con l'altra chiave in dotazione di colore nero.*

Se ancora non si riesce ad avviare il motore, rivolgersi alla rete assistenziale DUCATI.

*3) Se la spia **CODE** rimane lampeggiante significa che una segnalazione del sistema immobilizer é stata ripristinata (ad esempio con la procedura di sblocco tramite manopola). Ruotando la chiave in posizione **OFF** e nuovamente su **ON** la spia immobilizer dovrebbe riprendere il suo normale funzionamento (vedi punto 1).*

Attenzione

Urti violenti potrebbero danneggiare i componenti elettronici contenuti nella chiave.

Durante la procedura utilizzare sempre la stessa chiave. L'utilizzo di chiavi diverse potrebbe impedire al sistema di riconoscere il codice della chiave inserita.

Duplicazione delle chiavi

Quando il cliente necessita di chiavi supplementari, deve rivolgersi alla rete assistenziale DUCATI e portare con sé tutte le chiavi ancora a sua disposizione e la CODE CARD.

La rete assistenziale DUCATI, effettuerà la memorizzazione (fino ad un massimo di 8 chiavi) di tutte le chiavi nuove e di quelle già in possesso.

La rete assistenziale DUCATI, potrà richiedere al cliente di dimostrare di essere il proprietario del motociclo.

I codici delle chiavi non presentate durante la procedura di memorizzazione, vengono cancellati dalla memoria, a garanzia che le chiavi eventualmente smarrite non siano più in grado di avviare il motore.

Note

In caso di cambio di proprietario del motociclo, è indispensabile che il nuovo proprietario entri in possesso di tutte le chiavi e della CODE CARD.

Interruttore d'accensione e bloccasterzo *(fig. 10)*
È sistemato davanti al serbatoio ed è a quattro posizioni:
A) ***ON****: abilita il funzionamento di luci e motore;*
B) ***OFF****: disabilita il funzionamento di luci e motore;*
C) ***LOCK****: lo sterzo è bloccato;*
D) ***P****: luce di posizione e bloccasterzo.*

Note
Per portare la chiave in queste ultime due posizioni è necessario spingerla e quindi ruotarla. Nelle posizioni (B), (C) e (D) la chiave può essere estratta.

Attenzione
Questo veicolo è dotato di una centralina a risparmio energetico. Al fine da evitare assorbimenti di corrente in caso di permanenza accidentale in chiave ***ON****, la centralina dopo 15 secondi trascorsi senza azionare il pulsante di avviamento, si disattiva, pertanto, passato tale lasso di tempo, riposizionare la chiave su* ***OFF*** *e nuovamente su* ***ON****.*

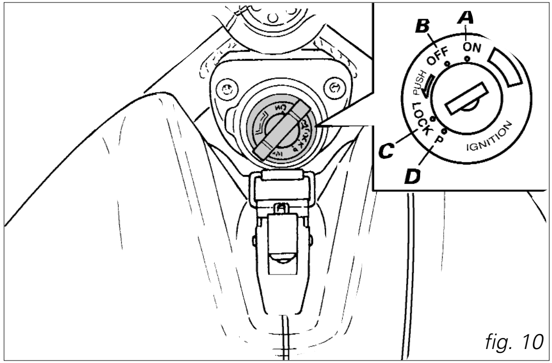


fig. 10

Commutatore sinistro *(fig. 11)*

1) Deviatore, comando selezione luce, a due posizioni:
posizione = luce anabbagliante accesa;
posizione = luce abbagliante accesa.

2) Pulsante = indicatore di direzione a tre posizioni:
posizione centrale = spento;
posizione = svolta a sinistra;
posizione = svolta a destra.
Per disattivare l'indicatore, premere sulla levetta di comando una volta che è ritornata al centro.

3) Pulsante = avvisatore acustico.

4) Pulsante = lampeggio abbagliante.

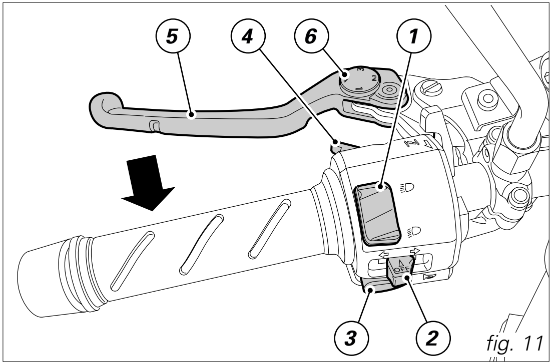


fig. 11

Leva comando frizione *(fig. 11)*

La leva (5) che aziona il disinnesto della frizione, è dotata di ghiera (6) per la regolazione della distanza tra la leva stessa e la manopola, sul manubrio.
Per effettuare la regolazione, mantenere la leva (5) completamente in avanti ed agire sulla ghiera (6), ruotandola in corrispondenza di una delle quattro posizioni previste, tenendo conto che:
la posizione n° 1 corrisponde alla distanza massima tra la leva e manopola; la posizione n° 4 corrisponde alla distanza minima.
Quando la leva (5) viene azionata si interrompe la trasmissione dal motore al cambio e quindi alla ruota motrice. Il suo utilizzo è molto importante in tutte le fasi di guida del motociclo, specialmente nelle partenze.

Attenzione
La regolazione della leva frizione e freno, va effettuata a motociclo fermo.

Importante
Un corretto utilizzo di questo dispositivo prolungherà la vita del motore evitando danni a tutti gli organi di trasmissione.

Note
È possibile avviare il motore con il cavalletto aperto ed il cambio in posizione di folle, oppure con la marcia del cambio inserita, tenendo tirata la leva della frizione (in questo caso il cavalletto deve essere chiuso).

I

Leva comando starter *(fig. 12)*
Il comando starter (7) serve per agevolare la partenza a freddo del motore e innalzare il regime di rotazione minimo, dopo l'avviamento.
Posizioni d'utilizzo del comando:
A) = comando non attivato;
B) = comando completamente attivato.
La leva può assumere anche posizioni intermedie per assecondare il progressivo riscaldamento del motore *(vedi pag. 35).*

Importante
Non usare questo dispositivo se il motore è caldo. Non viaggiare col comando starter attivato.

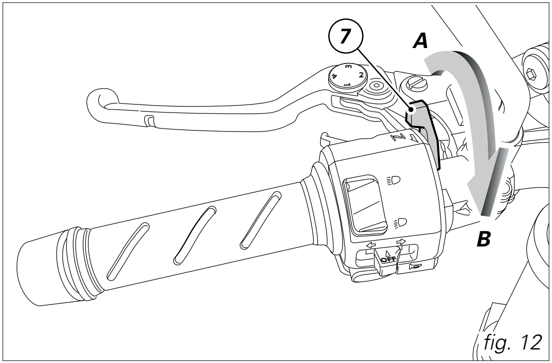


fig. 12

Commutatore destro *(fig. 13)*
1) Commutatore, comando accensione luce a tre posizioni:
a destra **O** *= luce spenta;*
al centro ≡D0C≡ = luce di posizione anteriore e posteriore, luce targa e luce del cruscotto accese;
a sinistra ☼ = luce del proiettore, luce di posizione anteriore e posteriore, luce targa e luce del cruscotto accese.

2) Interruttore ***ARRESTO MOTORE****, a due posizioni:*
*posizione ○ (****RUN****) = marcia;*
*posizione ⊗ (****OFF****) = arresto del motore.*

Attenzione
Questo interruttore serve soprattutto nei casi di emergenza quando è necessario spegnere velocemente il motore. Dopo l'arresto riportare l'interruttore in posizione ○ per poter procedere all'avviamento del motociclo.

Importante
Viaggiare con la luce accesa, spegnere il motore con l'interruttore (2) e lasciare la chiave d'accensione su ***ON*** *può causare l'esaurimento della batteria, in quanto la luce rimane accesa.*

3) Pulsante ⚡ = avviamento motore.

Manopola girevole comando acceleratore *(fig. 13)*
La manopola girevole (4), sul lato destro del manubrio, comanda l'apertura delle farfalle del corpo farfallato. Quando viene rilasciata, la manopola torna automaticamente alla posizione iniziale di minimo.

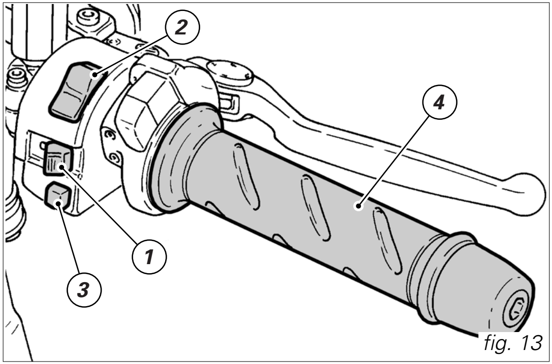


fig. 13

Leva comando freno anteriore *(fig. 14)*
Tirando verso la manopola girevole la leva (5) si aziona il freno anteriore. È sufficiente un minimo sforzo della mano per azionare questo dispositivo in quanto il funzionamento è idraulico.
La leva di comando, è dotata di una ghiera (6) per la regolazione della distanza della leva dalla manopola sul manubrio vedi regolazione leva frizione pag.19.

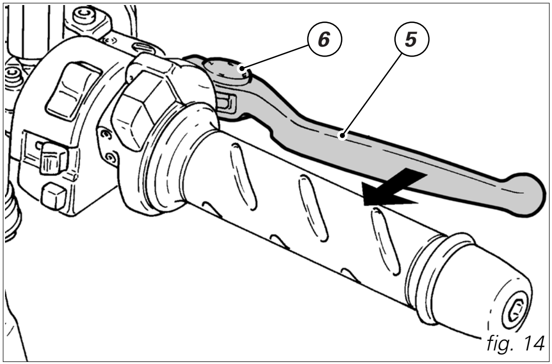


fig. 14

Attenzione
Prima di utilizzare questi comandi leggere le istruzioni riportate a pag. 38.

Pedale comando freno posteriore *(fig. 15)*
Per azionare il freno posteriore, premere il pedale (1) verso il basso con il piede.
Il sistema di comando è di tipo idraulico.

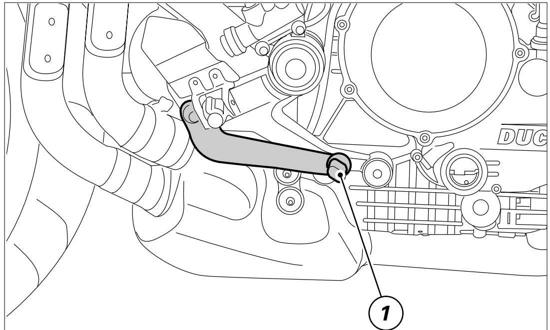


fig. 15

Pedale comando cambio *(fig. 16)*
*Il pedale comando cambio ha una posizione di riposo centrale **N** con ritorno automatico e due movimenti:*
*in basso = spingere il pedale verso il basso per innestare la 1ª marcia e per scalare a una marcia inferiore. Con questa manovra la spia **N** sul cruscotto si spegne;*
in alto = sollevare il pedale per innestare la 2ª marcia e successivamente la 3ª, 4ª, 5ª e 6ª marcia.
Ad ogni spostamento del pedale corrisponde un solo cambio marcia.

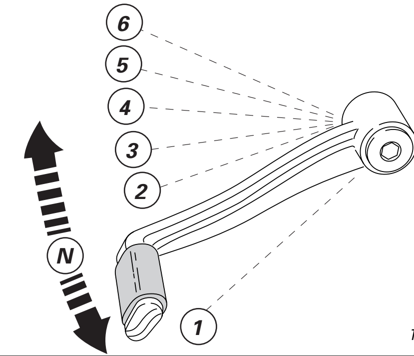


fig. 16

Registrazione posizione pedale comando cambio *(fig. 17)*

Per assecondare le esigenze di guida di ogni pilota è possibile modificare la posizione della leva comando cambio rispetto all'appoggiapiedi.
Per modificare la posizione della leva comando cambio agire nel modo seguente:
Bloccare l'asta (1) utilizzando la presa chiave (2) e allentare i controdadi (3) e (4).

Note
Il dado (3) ha un filetto sinistrorso.

Ruotare l'asta (1) facendo assumere al pedale cambio la posizione desiderata.
Serrare contro l'asta entrambi i controdadi.

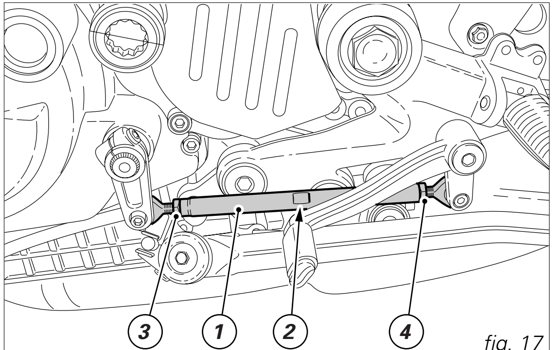


fig. 17

I

Registrazione posizione pedale comando freno posteriore *(fig. 18)*

Per assecondare le esigenze di guida di ogni pilota è possibile modificare la posizione della leva comando freno posteriore rispetto all'appoggiapiedi.
Per modificare la posizione della leva comando freno posteriore agire nel modo seguente:
Allentare il controdado (5).
Ruotare la vite (6) di registro corsa pedale fino a stabilire la posizione desiderata.
Serrare il controdado (5).
Verificare, agendo a mano sul pedale, che questo presenti un gioco di circa 1,5÷2 mm prima di iniziare l'azione frenante.
Se così non risulta occorre modificare la lunghezza dell'astina di comando della pompa nel modo seguente:
Allentare il controdado (7) sull'astina della pompa.
Avvitare l'astina (8) sulla forcella (9) per aumentare il gioco o svitarla per diminuirlo.
Serrare il controdado (7) e verificare nuovamente il gioco.

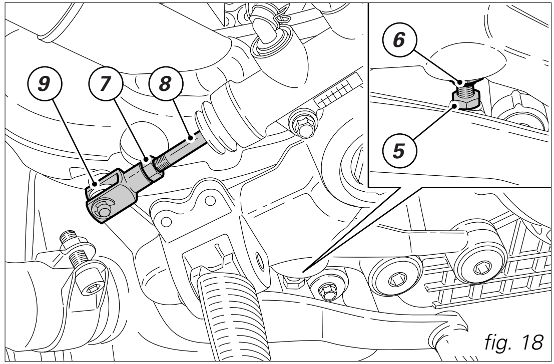


fig. 18

ELEMENTI E DISPOSITIVI PRINCIPALI

Posizione sul motociclo (*fig. 19*)

1) *Tappo serbatoio carburante.*
2) *Serratura sella.*
3) *Perno per il cavetto portacasco.*
4) *Impugnatura per passeggero.*
5) *Cavalletto laterale.*
6) *Specchi retrovisori.*
7) *Dispositivi di registro ammortizzatore posteriore.*
8) *Dispositivi di registro forcella anteriore.*
9) *Asta sollevamento serbatoio.*
10) *Coperchio sella.*
11) *Leva ancoraggio serbatoio.*
12) *Catalizzatore*

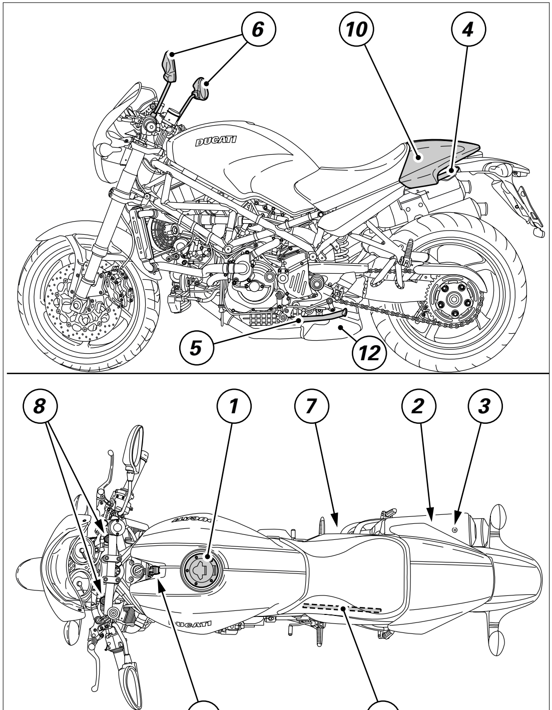


fig. 19

I

Tappo serbatoio carburante *(fig. 20)*

Apertura

Sollevare il coperchietto (1) di protezione ed inserire la chiave nella serratura. Ruotare di 1/4 di giro la chiave in senso orario per sbloccare la serratura.
Sollevare il tappo.

Chiusura

Richiudere il tappo con la chiave inserita e premerlo nella sede. Ruotare la chiave in senso antiorario fino alla posizione originale ed estraetela.
Richiudere il coperchietto (1) di protezione serratura.

Note
È possibile chiudere il tappo solo con la chiave inserita.

Attenzione
Dopo ogni rifornimento (vedi pag. 39) accertarsi sempre che il tappo sia perfettamente posizionato e chiuso.

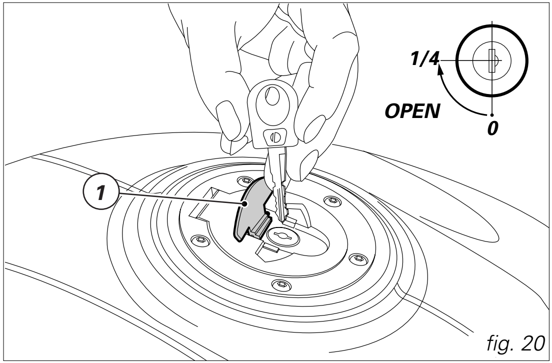


fig. 20

Serratura sella e portacasco *(fig. 21-22)*

Apertura
Introdurre la chiave nella serratura, ruotarla in senso orario per ottenere lo sganciamento della sella dal telaio. Sfilare la sella dai fermi anteriori tirandola all'indietro. Nella parte posteriore del vano sotto la sella si trova il cavetto portacasco (1) (vedi pag. 41). Far passare il cavetto nel casco ed inserire nel perno (2) l'estremità del cavetto. Lasciare appeso il casco e rimontare la sella per fissarlo.

Attenzione
Questo dispositivo serve per la sicurezza del casco quando il motociclo è parcheggiato. Non lasciare il casco attaccato quando si viaggia; potrebbe interferire con le operazioni di guida e causare la perdita di controllo del motociclo.

Chiusura
Assicurarsi che tutti gli elementi siano correttamente disposti e fissati nel vano sotto la sella. Inserire le estremità anteriori del fondo sella sotto al cavallotto del telaio quindi spingere sull'estremità posteriore della sella fino ad udire lo scatto del chiavistello della serratura. Assicurarsi che la sella sia saldamente fissata al telaio e rimuovere la chiave dalla serratura.

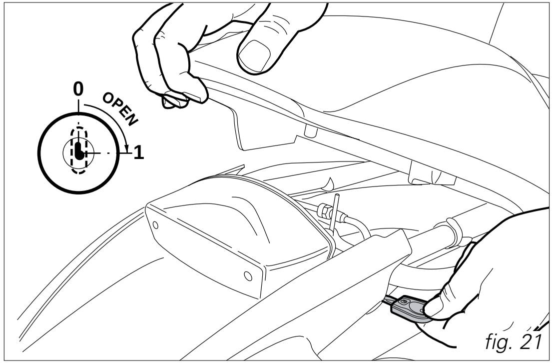


fig. 21

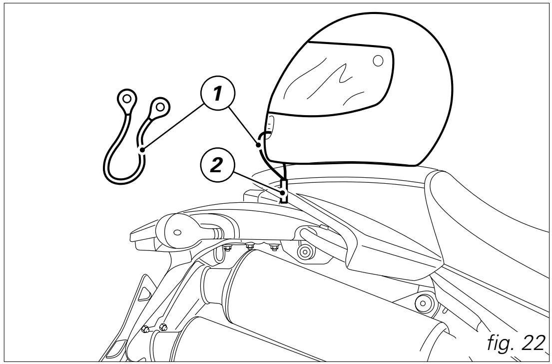


fig. 22

I

Cavalletto laterale *(fig. 23)*

Importante
Prima d'azionare il cavalletto laterale accertarsi dell'adeguata consistenza e planarità della superficie d'appoggio.

Terreni molli, ghiaia, asfalto ammorbidito dal sole, ecc... possono infatti determinare, rovinose cadute del motociclo parcheggiato.
In caso di pendenza del suolo, parcheggiare sempre con la ruota posteriore rivolta verso il lato in discesa della pendenza.
Per impiegare il cavalletto laterale, premere con il piede (tenendo il motociclo con entrambe le mani sul manubrio) sulla stampella (1) accompagnandola fino al punto di massima estensione. Inclinare il motociclo fino a portare in appoggio il cavalletto al suolo.

Attenzione
Non sostare seduti sul motociclo parcheggiato col cavalletto laterale.

Per posizionare il cavalletto a "riposo" (posizione orizzontale), inclinare il motociclo verso destra e contemporaneamente sollevare con il dorso del piede la stampella (1).

Note
È consigliabile verificare periodicamente il corretto funzionamento del sistema di trattenuta (costituito da due molle a trazione una all'interno dell'altra) e del sensore di sicurezza (2).

Note
È possibile avviare il motore con il cavalletto aperto ed il cambio in posizione di folle, oppure con la marcia del cambio inserita, tenendo tirata la leva della frizione (in questo caso il cavalletto deve essere chiuso).

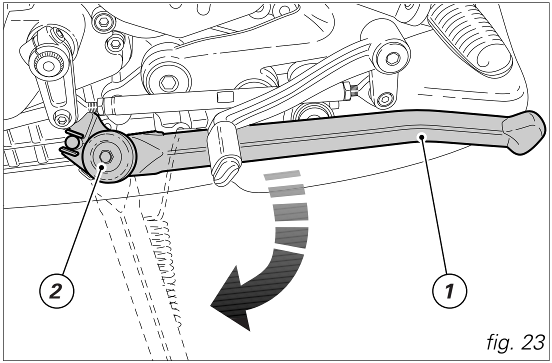


fig. 23

Registri regolazione ammortizzatore posteriore

(fig. 24-25)
L'ammortizzatore posteriore è dotato di registri esterni per permettere di adeguare l'assetto del motociclo alle condizioni di carico.
Il registro (1) posto sul lato destro in corrispondenza del fissaggio inferiore dell'ammortizzatore al forcellone, regola il freno idraulico nella fase di estensione (ritorno).
Il registro (2) sul serbatoio d'espansione dell'ammortizzatore regola il freno idraulico nella fase di compressione.
Ruotando in senso orario i registri (1 e 2) si aumenta il freno, viceversa si diminuisce.
Taratura STANDARD:
dalla posizione di tutto chiuso svitare il registro (1) di un giro e il registro (2) di due giri.
Le due ghiere (3), poste nella parte superiore dell'ammortizzatore, registrano il precarico della molla esterna.
Per modificare il precarico della molla allentare la ghiera superiore. ***Avvitando*** *o* ***svitando*** *la ghiera inferiore si* ***aumenta*** *o* ***diminuisce*** *il precarico. Impostato il precarico desiderato serrare la ghiera superiore di bloccaggio.*

Attenzione

Per ruotare la ghiera di registro del precarico utilizzare una chiave a settore. Usare particolare cautela per evitare il rischio di ferirsi la mano urtando violentemente altre parti del motociclo in caso il dente della chiave perda improvvisamente la presa sul vano della ghiera durante il movimento.

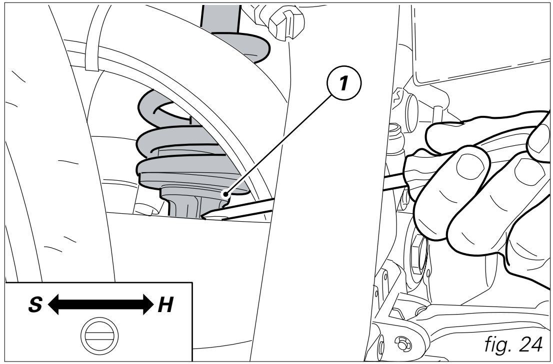


fig. 24

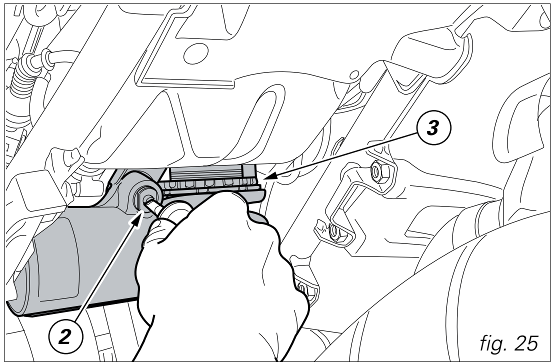


fig. 25

I

Attenzione
L'ammortizzatore contiene gas ad alta pressione e potrebbe causare seri danni se smontato da persone inesperte.

Se si intende trasportare passeggero e bagaglio, precaricare al massimo la molla dell'ammortizzatore posteriore per migliorare il comportamento dinamico del motociclo ed evitare possibili interferenze col suolo. Ciò può richiedere l'adeguamento della regolazione del freno idraulico in estensione.

Registri di regolazione forcella anteriore *(fig. 26-27)*
La forcella del motociclo è regolabile sia nella fase di estensione (ritorno) sia nella compressione degli steli.
La regolazione avviene per mezzo dei registri esterni a vite:
1) (fig. 26) per modificare il freno idraulico in estensione;
2) (fig. 26) per modificare il precarico delle molle interne;
3) (fig. 27) per modificare il freno idraulico in compressione.

Ruotare con un cacciavite a taglio il registro (1), posto sulla sommità di ogni stelo forcella, per intervenire sul freno idraulico in estensione. Per agire sul registro (3, fig. 27) introdurre un cacciavite attraverso il foro passante sul perno ruota in corrispondenza dell'asse stelo forcella.
Ruotando le viti (1 e 3) di regolazione si avvertono degli scatti, ognuno dei quali corrisponde ad una posizione di smorzamento. Avvitando completamente la vite fino a bloccarla si ottiene la posizione "0", che corrisponde alla massima frenatura.
A partire da questa posizione, ruotando in senso antiorario, si possono contare i vari scatti che corrisponderanno successivamente alle posizioni "1","2", ecc.

Le posizioni STANDARD sono le seguenti:
compressione: 12 scatti;
estensione: 11 scatti.
Il valore massimo è di 14 scatti (estensione), 16 scatti (compressione) a cui corrisponde la posizione di minima frenatura.

Per modificare il precarico della molla interna ad ogni stelo ruotate il registro ad estremità esagonale (2) con una chiave esagonale di 22 mm.
Il valore del precarico (A) può variare tra 25 e 10 mm.
La taratura originale corrisponde a 16 mm.

Importante
Regolare i registri di entrambi gli steli sulle medesime posizioni.

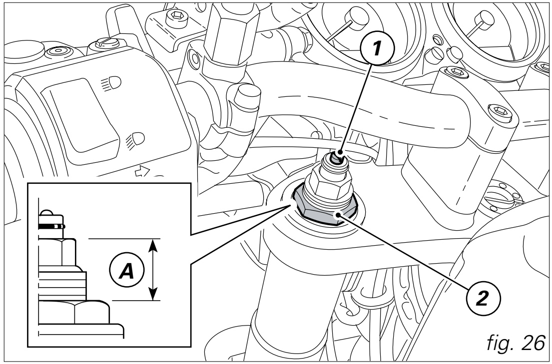


fig. 26

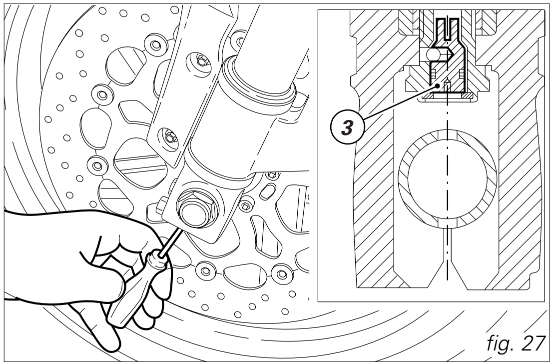


fig. 27

I

NORME D'USO

Precauzioni per il primo periodo d'uso del motociclo (fig. 28)

Importante
Durante il periodo di rodaggio osservare scrupolosamente il programma di manutenzione ed i tagliandi consigliati nel libretto di garanzia. L'inosservanza di tali norme esonera la Ducati Motor Holding S.p.A. da qualsiasi responsabilità su eventuali danni al motore e sulla sua durata.

Velocità di rotazione massima
Velocità di marcia o di rotazione da rispettare nel periodo di rodaggio e nel normale uso:
1) Fino a 1000 km;
2) Da 1000 a 2500 km;
3) Dopo 2500 km.

Fino a 1000 Km
Durante i primi 1000 km di marcia fare attenzione al contachilometri o contagiri, non si deve assolutamente superare i:
6.000 min^{-1}.
Nelle prime ore di marcia del motociclo è consigliabile variare continuamente il carico ed il regime di giri del motore, pur rimanendo sempre entro il limite indicato.
A questo scopo risultano adattissime le strade ricche di curve e magari i tratti di strada collinari, dove il motore, i freni e le sospensioni vengono sottoposti ad un rodaggio efficace.
Per i primi 100 Km agire con cautela sui freni evitando brusche e prolungate frenate, questo per consentire un corretto assestamento del materiale d'attrito delle pastiglie sui dischi freno.
Per consentire un adattamento reciproco di tutte le parti meccaniche in movimento ed in particolare per non pregiudicare il duraturo funzionamento degli organi principali del motore, si consiglia di non effettuare accelerazioni troppo brusche e di non tenere a lungo il motore ad un numero di giri elevato, particolarmente in salita.
Si consiglia inoltre di controllare spesso la catena, avendo cura di lubrificarla, se necessario.

Da 1000 a 2500 Km

Si può pretendere dal motore maggiori prestazioni, ma non si deve mai superare i:
7.500 min^{-1}.

Dopo 2500 Km

Nel normale uso del motociclo, a fine rodaggio, si consiglia di non superare mai i:
9.000 min^{-1}.

Attenendosi alle raccomandazioni si favorisce una maggiore durata del motore, riducendo la necessità di revisioni o di messe a punto.

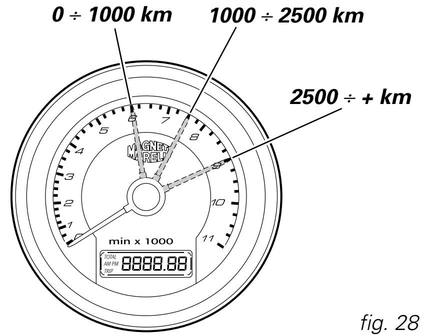


fig. 28

I

I

Controlli prima dell'avviamento

⚠ *Attenzione*
La mancata esecuzione delle ispezioni prima della partenza può causare danni al veicolo e procurare lesioni gravi al conducente e al passeggero.

Prima di mettersi in viaggio controllare i seguenti punti:

Carburante nel serbatoio
Controllare il livello del carburante nel serbatoio. Eventualmente fare rifornimento (pag. 39).

Livello olio nel motore
Controllare il livello nella coppa attraverso l'oblò d'ispezione. Eventualmente rabboccare l'olio (pag. 58).

Liquido freni e frizione
Verificare sui rispettivi serbatoi il livello del liquido.

Liquido di raffreddamento
Controllare il livello del liquido nel serbatoio di espansione; eventualmente rabboccare (pag. 45).

Condizione pneumatici
Controllare la pressione e lo stato di usura dei pneumatici (pag. 56).

Funzionalità dei comandi
Azionare le leve e i pedali di comando freni, frizione, acceleratore, cambio e controllare il funzionamento.

Luci e segnalazioni
Verificare l'integrità delle lampade d'illuminazione, di segnalazione e il funzionamento del claxon. In caso di lampade bruciate procedere alla sostituzione (pag. 51).

Serraggi a chiave
Controllare il bloccaggio del tappo serbatoio e della sella.

Cavalletto
Verificare la funzionalità e il corretto posizionamento del cavalletto laterale (pag. 28).

⚠ *Attenzione*
In caso di anomalie rinunciare alla partenza e rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

Avviamento motore

Note
Per avviare il motore già caldo seguite la procedura descritta per "Temperatura ambiente alta".

Attenzione
Prima di avviare il motore familiarizzare con i comandi che si devono utilizzare durante la guida.
Non avviare mai il motore in un ambiente chiuso. I fumi di scarico sono velenosi e possono provocare perdita di conoscenza o addirittura la morte in tempi brevi.

Temperatura ambiente normale
(compresa tra 10 °C/50 °F e 35 °C/95 °F):
1) Spostare l'interruttore d'accensione sulla posizione ***ON*** *(fig. 29). Verificare che la spia verde* ***N*** *e quella rossa sul* ⛽ *cruscotto risultino accese.*

Importante
La spia che indica la pressione dell'olio deve spegnersi alcuni secondi dopo l'avvio del motore, (pag. 11).

Attenzione
Il cavalletto laterale deve risultare in posizione di riposo (orizzontale), in quanto il sensore di sicurezza altrimenti inibisce l'avviamento.

Note
È possibile avviare il motore con il cavalletto aperto ed il cambio in posizione di folle, oppure con la marcia del cambio inserita, tenendo tirata la leva della frizione (in questo caso il cavalletto deve essere chiuso).

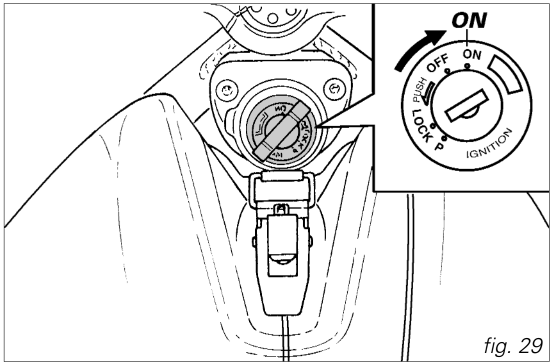


fig. 29

I

2) Spostare la leva comando starter in posizione (B) (fig. 30).

3) Accertarsi che l'interruttore d'arresto (1, fig. 31) sia nella posizione ◯ (**RUN**), premere quindi il pulsante avviamento (2).
Lasciare che il motore si avvii spontaneamente, senza azionare il comando dell'acceleratore.
Questo modello è dotato di un dispositivo di avviamento "servoassistito".
Questa funzione permette l'avviamento servoassistito del motore premendo e rilasciando immediatamente il pulsante (2).
Alla pressione del pulsante (2) si ha l'avviamento automatico del motore per un tempo massimo variabile in funzione della temperatura del motore stesso.
A motore avviato il sistema inibisce il trascinamento del motorino d'avviamento.
In caso di mancata accensione del motore è necessario aspettare almeno 2 sec. prima di premere nuovamente il pulsante di avviamento (2).

Note
In caso di batteria scarica il sistema inibisce automaticamente il trascinamento del motorino d'avviamento;

4) Spostare la leva starter verso la posizione verticale (A, fig. 30) per ottenere il regime di rotazione del motore: di circa 1.400÷1.500 min^{-1}.

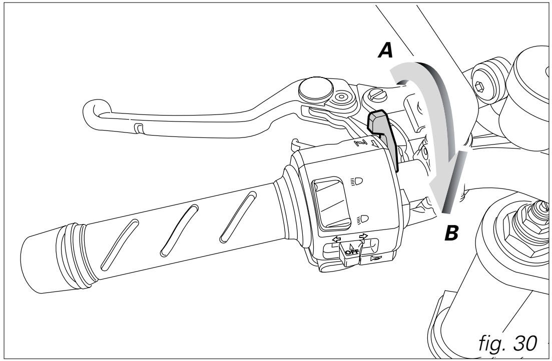


fig. 30

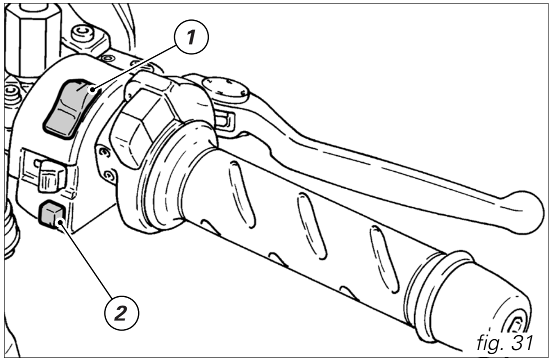


fig. 31

Importante
Non far funzionare il motore ad un elevato numero di giri quando è freddo. Aspettare il riscaldamento dell'olio e la sua circolazione in tutti i punti che necessitano di lubrificazione.

5) Successivamente, man mano che il motore si scalda, portare progressivamente la leva dello starter in posizione verticale (A). Il motore regimato termicamente dovrà tenere il minimo con starter completamente escluso.

Temperatura ambiente alta *(oltre i 35 °C/95 °F):*
Eseguire la stessa procedura descritta per "Temperatura ambiente normale" senza utilizzare il comando starter.

Temperatura ambiente fredda *(inferiore a 10 °C/50 °F):*
Eseguire la procedura descritta per "Temperatura ambiente normale" prolungando il tempo di riscaldamento del motore (punto 5) fino a 5 minuti.

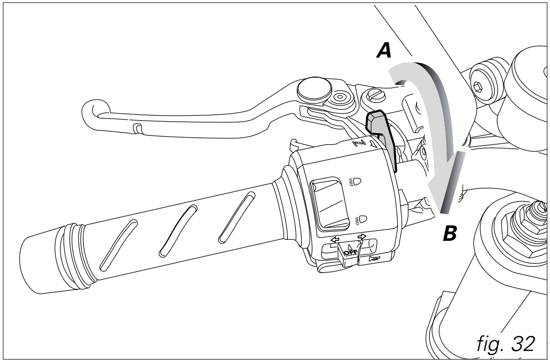


fig. 32

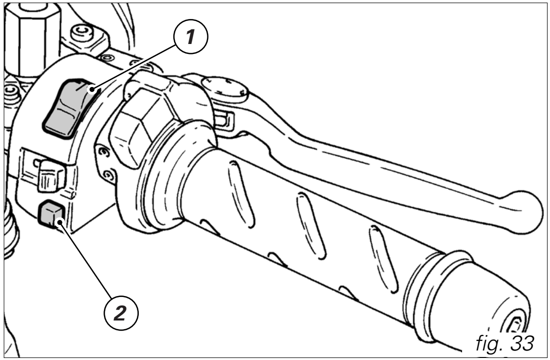


fig. 33

Avviamento e marcia del motociclo

1) Disinserire la frizione agendo sulla leva comando.
2) Con la punta del piede abbassare con decisione la leva selezione marce in modo da innestare la prima marcia.
3) Accelerare il motore, agire sulla manopola comando acceleratore, rilasciare contemporaneamente e lentamente la leva della frizione; il veicolo inizierà a spostarsi.
4) Rilasciare completamente la leva frizione e accelerare.
5) Per passare alla marcia superiore chiudere l'acceleratore per ridurre i giri del motore, disinserire la frizione, sollevare la leva selezione marce e rilasciare la leva comando frizione.
Il passaggio dalle marce superiori a quelle inferiori avviene nel modo seguente: rilasciare l'acceleratore, disinserire la frizione, accelerare un attimo il motore, per permette la sincronizzazione degli ingranaggi da innestare, scalare quindi la marcia inferiore e rilasciare la frizione.
L'uso dei comandi deve avvenire con intelligenza e tempestività: in salita quando il motociclo accenna a diminuire la velocità passare immediatamente alla marcia inferiore, si evitano così sollecitazioni anormali a tutta la struttura del motociclo e non solo al motore.

Importante
Evitare accelerazioni brusche che possono provocare ingolfamenti e strappi agli organi di trasmissione. Evitare di tenere la frizione disinserita durante la marcia, ciò provoca un riscaldamento ed un'usura anormale degli organi d'attrito.

Frenata

Rallentare per tempo, scalare per utilizzare il freno motore e poi frenare agendo su entrambi i freni. Prima che il motociclo si arresti disinserire la frizione per evitare che il motore si spenga improvvisamente.

Attenzione
L'utilizzo indipendente di uno dei due comandi freno riduce l'efficacia frenante del motociclo.
Non azionare bruscamente e con forza eccessiva i comandi dei freni; si può causare il bloccaggio delle ruote con conseguente perdita di controllo del motociclo.
In caso di pioggia o quando si viaggia su superfici con poco aderenza l'azione frenante del motociclo é notevolmente ridotta. In queste situazioni azionare i comandi freni con molta dolcezza ed attenzione.
Manovre improvvise possono causare la perdita del controllo del motociclo.
Quando si affrontano lunghe discese con forte pendenza, utilizzare la capacità frenante del motore scalando di marcia, azionare i freni alternativamente e solo per brevi tratti: un utilizzo continuo causa un riscaldamento eccessivo del materiale d'attrito con una drastica riduzione dell'efficacia frenante.
I pneumatici gonfiati ad una pressione inferiore a quella prescritta diminuiscono l'efficienza della frenata e compromettono la precisione di guida e la tenuta in curva.

Arresto del motociclo *(fig. 34)*
*Ridurre la velocità, scalare di marcia e rilasciare la manopola dell'acceleratore. Scalare fino ad inserire la prima e successivamente la folle. Frenare ed arrestare il motociclo. Spegnere il motore spostando la chiave nella posizione **OFF**.*

Importante
*Non lasciare la chiave su **ON** a motore spento onde evitare danni ai componenti elettrici.*

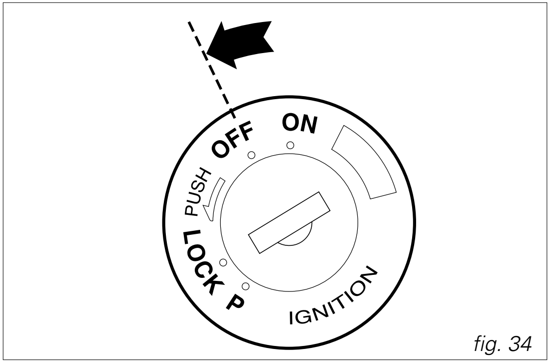


fig. 34

Rifornimento carburante *(fig. 35)*
Durante il rifornimento non riempire eccessivamente il serbatoio. Il livello del carburante deve rimanere al di sotto del foro d'immissione nel pozzetto del tappo.

Attenzione
Usare un carburante con bassi contenuti di piombo, con un numero di ottani, all'origine, di almeno 95.
Nel pozzetto del tappo non deve rimanere carburante.

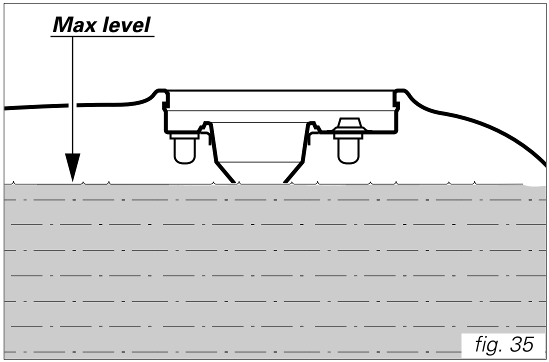


fig. 35

I

Parcheggio *(fig. 36)*
Parcheggiare il motociclo fermo sul cavalletto laterale (vedi pag. 28). Ruotare il manubrio completamente a sinistra e portare la chiave nella posizione ***LOCK*** *per prevenire i furti. Se si parcheggia in un garage o in altre strutture, fare attenzione che sia ben ventilato e che il motociclo non risulti vicino a fonti di calore.*
In caso di necessità si può lasciare accesa la luce di posizione, ruotando la chiave nella posizione ***P*** *.*

Importante
Non lasciare la chiave su ***P*** *per tempi lunghi, la batteria si potrebbe scaricare. Non lasciare mai la chiave inserita quando il motociclo è incustodito.*

Attenzione
L'impianto di scarico può essere caldo, anche dopo lo spegnimento del motore; prestare molta attenzione a non toccare con nessuna parte del corpo l'impianto di scarico e a non parcheggiare il veicolo in prossimità di materiali infiammabili (compreso legno, foglie ecc.).

Attenzione
L'utilizzo di lucchetti o blocchi che impediscono l'avanzamento del motociclo (es. bloccadisco, bloccacorona ecc...) è molto pericoloso e può compromettere il funzionamento del motociclo e la sicurezza di pilota e passeggero.

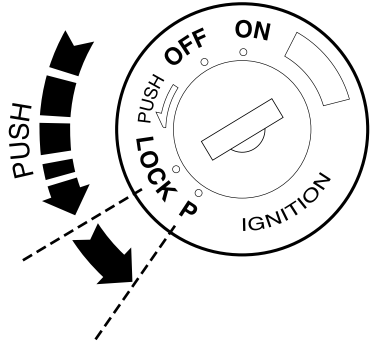


fig. 36

Accessori in dotazione

Nel vano sottosella sono alloggiati:
un libretto uso e manutenzione;
un cavetto portacasco;
una busta attrezzi per le normali operazioni di manutenzione e verifica.

Per accedere al vano è necessario rimuovere la sella (pag. 27) e togliete il coperchio di protezione (1, fig. 37) svitando la vite speciale di fissaggio con una moneta.

La busta attrezzi *(fig. 38)*
Contiene:
2) chiave a tubo esagonale per candele;
3) perno per chiave candela;
4) giravite doppio;
5) cavetto portacasco.

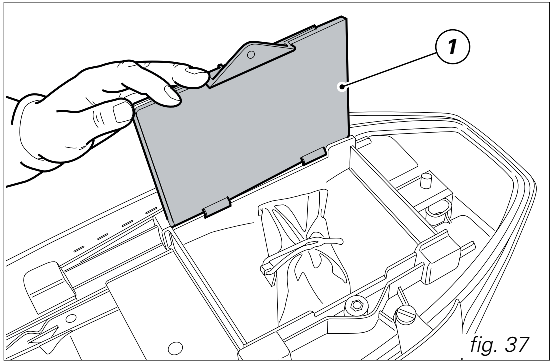


fig. 37

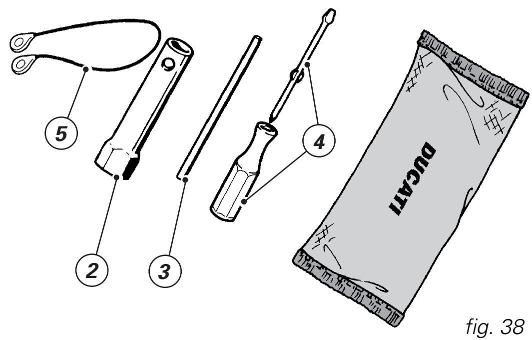


fig. 38

OPERAZIONI D'USO E MANUTENZIONE PRINCIPALI

Rimozione della vestizione *(fig. 39)*
Per poter effettuare alcuni interventi di manutenzione o riparazione è necessario rimuovere alcune parti della vestizione del motociclo.

Attenzione
Il mancato o non corretto rimontaggio di una delle parti rimosse può causarne l'improvviso distacco durante la marcia con la conseguente perdita di controllo del motociclo.

Rimozione cupolino
Svitare e rimuovere le due viti di fissaggio (1) all'archetto reggifaro.

Note
Attenzione a non perdere i dadi di bloccaggio delle viti (1) posti all'interno del cupolino.

Rimuovere il cupolino (2).

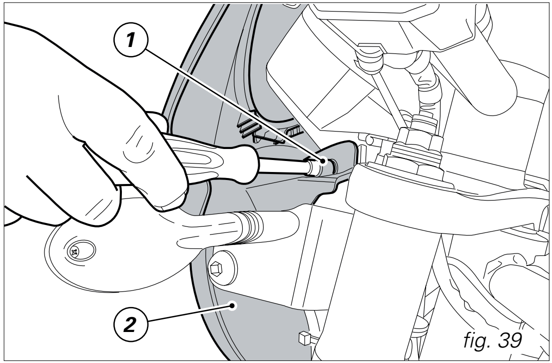


fig. 39

Sollevamento serbatoio carburante

Attenzione
Per evitare fuoriuscite di carburante dallo sfiato del tappo carburante, il contenuto di carburante deve essere minore di 5 litri.

Rimuovere la sella (pag. 27), sollevare il gancio (1, fig. 40).
Sollevare il serbatoio e sganciare l'astina (2, fig. 41) di servizio dalla propria sede, sotto alla sella.
Appoggiare il serbatoio sull'astina di servizio.
Per rimontarlo eseguire le operazioni descritte in ordine inverso

Attenzione
Quando si abbassa il serbatoio fare attenzione che le tubazioni siano correttamente posizionate in modo da evitare che si schiaccino.

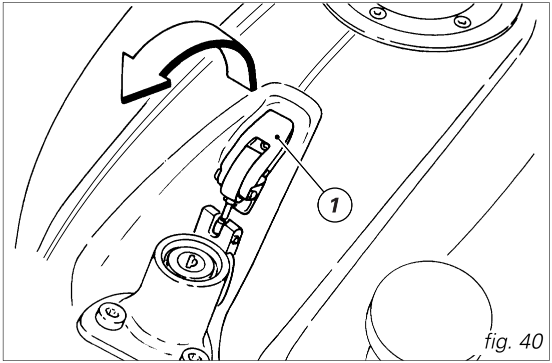


fig. 40

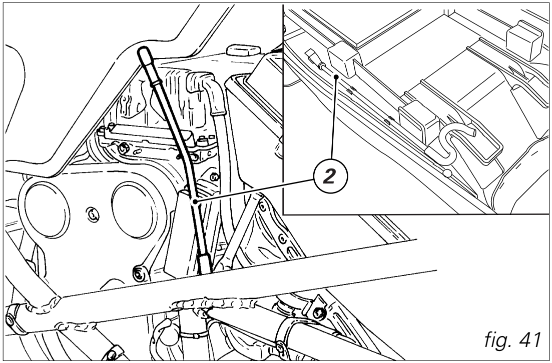


fig. 41

I

I

Sostituzione del filtro aria *(fig. 42)*
Il filtro aria deve essere sostituito agli intervalli prescritti nella tabella di manutenzione periodica (vedi Libretto Garanzia). Per accedere alla scatola filtro sollevare il serbatoio carburante *(pag. 43).*
Per rimuovere il filtro, sganciare le linguette (1) di fissaggio del coperchio su entrambi i lati della scatola filtro e rimuovere il coperchio (2).
Rimuovere la cartuccia filtro (3, fig. 43) e sostituirla.

Importante
Un filtro sporco riduce l'entrata dell'aria aumentando il consumo di carburante, riducendo la potenza del motore e provocando incrostazioni sulle candele.
Non usare il motociclo senza filtro; le impurità presenti nell'aria potrebbero entrare nel motore danneggiandolo.

Reinstallare correttamente il filtro, come indicato in figura, nella sede della scatola filtro e rimontare tutti gli elementi rimossi.

Importante
In caso d'impiego su strade polverose o umide provvedere alla sostituzione più frequentemente di quanto prescritto nella tabella di manutenzione periodica (vedi Libretto Garanzia).

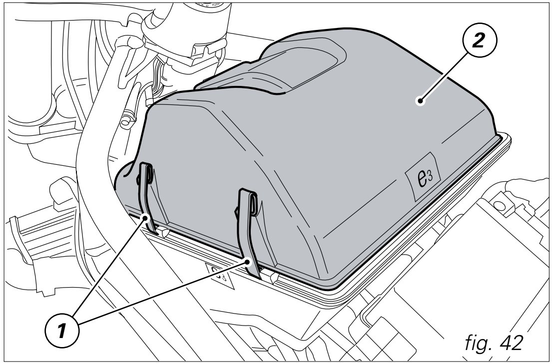


fig. 42

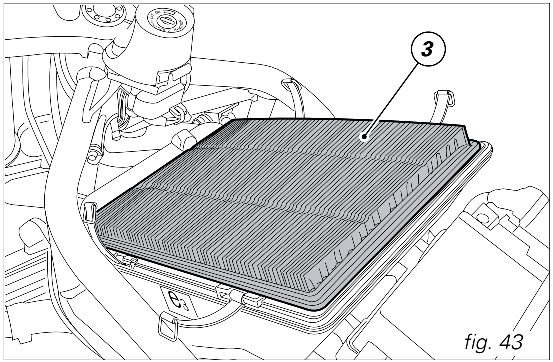


fig. 43

Controllo livello liquido di raffreddamento *(fig. 44)*
Controllare il livello del liquido di raffreddamento contenuto nel serbatoio d'espansione, sul lato destro del motociclo; deve risultare compreso tra i riferimenti di ***MAX*** *e di* ***MIN*** *del serbatoio.*
Se il livello risulta basso, è necessario provvedere al rabbocco.
Svitare il tappo di carico (1) e aggiungere una miscela d'acqua e antigelo SHELL Advance Coolant o Glycoshell (35÷40% del volume) fino a raggiungere il livello ***MAX****.*

Riavvitare il tappo (1).
Se si utilizza questo tipo di miscela si ottengono le migliori condizioni d'esercizio (corrispondenti a -20 °C/-4 °F inizio congelamento liquido).

Capacità del circuito di raffreddamento: 2,7 dm³ (litri).

Attenzione
Questa operazione deve essere eseguita a motore freddo e con il motociclo perfettamente in piano.

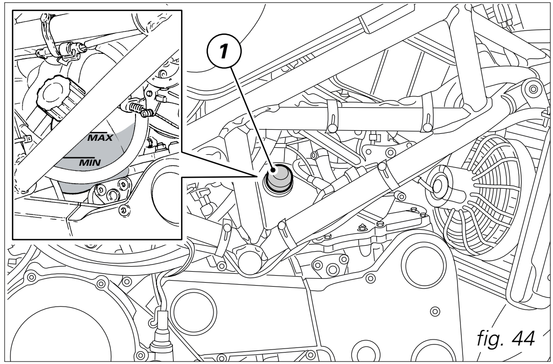


fig. 44

I

Controllo livello fluido freni e frizione *(fig. 45)*
Il livello non deve scendere al di sotto della tacca di ***MIN*** *evidenziata sui rispettivi serbatoi.*
Un livello insufficiente facilita l'ingresso di aria nel circuito rendendo il sistema inefficiente.
Per il rabbocco o la sostituzione del fluido agli intervalli prescritti nella tabella di manutenzione periodica, riportata sopra al libretto garanzia, rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

Importante
Ogni 4 anni è consigliabile sostituire tutte le tubazioni degli impianti.

Impianto frizione
Se il gioco della leva di comando è eccessivo e il motociclo salta o si arresta all'inserimento della marcia, indica una presenza d'aria nell'impianto. Rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per una verifica del sistema e per provvedere allo spurgo dell'impianto.

Attenzione
Il livello del liquido frizione tende ad aumentare nel serbatoio con il consumo del materiale d'attrito dei dischi frizione: non superare quindi il valore prescritto (3 mm sopra il livello minimo).

Impianto freni
Se si rileva un gioco della leva o del pedale del freno eccessivo, nonostante le pastiglie freno siano in buone condizioni, rivolgersi ad un concessionario o ad una officina autorizzata per una verifica del sistema e per provvedere allo spurgo dell'impianto.

Attenzione
Il fluido dei freni e della frizione è dannoso per parti verniciate ed in plastica, quindi evitare il contatto con le stesse.
L'olio idraulico è corrosivo e può provocare danni e lesioni.
Non mescolare olii di qualità diverse.
Controllare la perfetta tenuta delle guarnizioni.

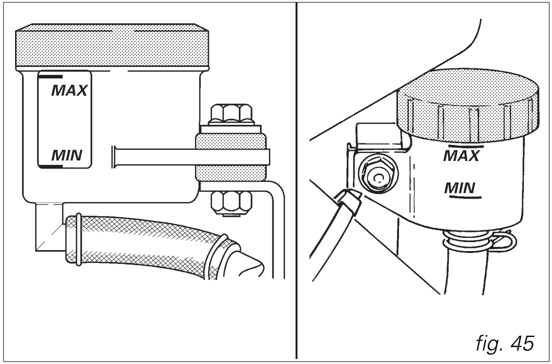


fig. 45

Verifica usura pastiglie freno *(fig. 46)*

Freno anteriore
Per facilitare il controllo delle pastiglie dei freni, senza doverle rimuovere dalla pinza, ogni pastiglia riporta un indicatore di consumo. Sulla pastiglia in buone condizioni debbono essere ben visibili le scanalature praticate sul materiale d'attrito.

Freno posteriore
Su ogni pastiglia lo spessore del materiale d'attrito deve essere almeno 1 mm.

Importante
Per la sostituzione delle pastiglie freno rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

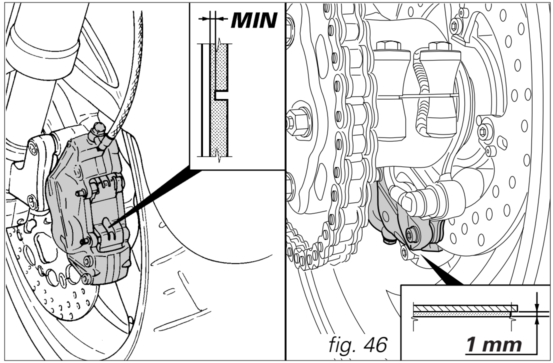


fig. 46

Regolazione del cavo comando acceleratore
La manopola di comando acceleratore in tutte le posizioni di sterzata deve avere una corsa a vuoto, misurata sulla periferia del bordino della manopola, di 2÷4 mm. Se necessario regolarla agendo sull'apposito registro (1, fig. 47) situato in corrispondenza del comando stesso.

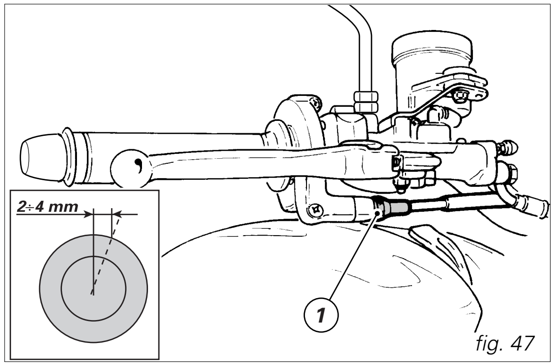


fig. 47

Lubrificazione delle articolazioni *(fig. 48)*
Periodicamente è necessario controllare le condizioni delle guaine esterne dei cavi di comando acceleratore e del cavo comando starter. Non devono presentare schiacciamenti o screpolature nel rivestimento plastico esterno. Verificare il funzionamento scorrevole del cavo interno agendo sul comando: se si manifestano attriti o impuntamenti farlo sostituire da un concessionario o una officina autorizzata.
Per evitare questi inconvenienti lubrificare periodicamente l'estremità dei cavi di ogni trasmissione flessibile con grasso SHELL Advance Grease o Retinax LX2.

Nel caso della trasmissione acceleratore si consiglia di aprire il comando, svitando le due viti di fissaggio (1), quindi ingrassare l'estremità del cavo e la carrucola.

Attenzione
Richiudere con molta attenzione il comando inserendo il cavo nella carrucola.

Rimontare il coperchio e serrare le viti (1).

Per garantire un funzionamento ottimale dell'articolazione del cavalletto laterale è necessario, dopo aver eliminato ogni traccia di sporco, lubrificare con grasso SHELL Alvania R3 tutti i punti soggetti ad attrito.

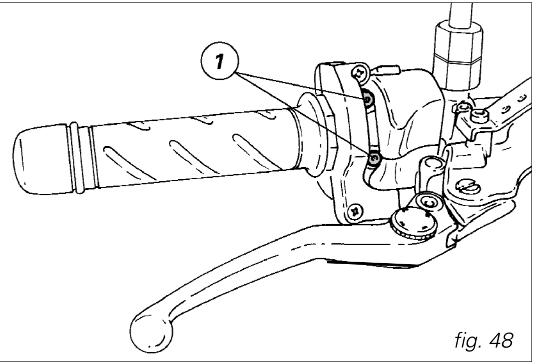


fig. 48

Carica della batteria *(fig. 49)*
Per ricaricare la batteria è consigliabile rimuoverla dal motociclo.
*Staccare per primo, il terminale negativo (**-**) nero, poi quello positivo (**+**) rosso.*
Sganciare il fermo (1) e rimuovere la batteria.

Attenzione
La batteria produce dei gas esplosivi: tenerla lontano da fonti di calore.

Caricare la batteria in un luogo ben ventilato.
*Collegare i conduttori del caricabatterie ai terminali (rosso al positivo (**+**), nero al negativo (**-**).*

Importante
Collegare la batteria al caricabatteria prima di attivarlo, per evitare la formazione di scintille in corrispondenza dei terminali della batteria, che potrebbero incendiare i gas contenuti nelle celle.
Collegare sempre per primo il terminale positivo (rosso +).

Attenzione
Tenere la batteria lontano dalla portata dei bambini.

Caricare la batteria a 1A per 5÷10 ore.

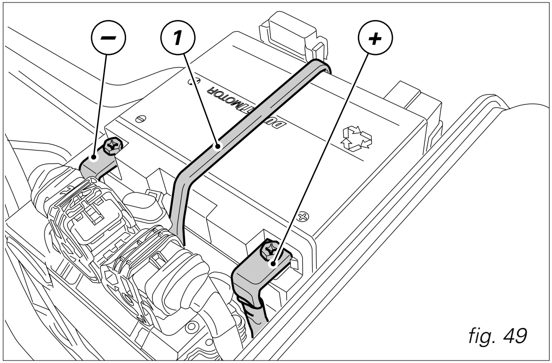


fig. 49

I

I

Controllo tensione catena trasmissione *(fig. 50)*
La catena, quando il motociclo è sul cavalletto laterale, deve risultare ad una distanza minima dal forcellone di 20 a 25 mm.
In caso contrario rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per eseguire il tensionamento della catena.

Attenzione
Il corretto serraggio delle viti di bloccaggio del mozzo eccentrico è fondamentale per la sicurezza del pilota.

Una catena non correttamente tensionata è causa di rapida usura degli organi di trasmissione.

Lubrificazione della catena trasmissione
Questo tipo di catena è provvista di anelli o-ring per proteggere gli elementi di scorrimento dagli agenti esterni e mantenere più a lungo la lubrificazione.
Per non danneggiare queste guarnizioni durante la pulizia, utilizzare solventi specifici e non effettuare un lavaggio troppo violento con idropulitrici a vapore. Asciugare la catena con aria compressa o con materiale assorbente e lubrificatela, in ogni suo elemento, con SHELL Advance Chain o Advance Teflon Chain.

Importante
L'utilizzo di lubrificanti non specifici potrebbe danneggiare la catena, la corona e il pignone motore.

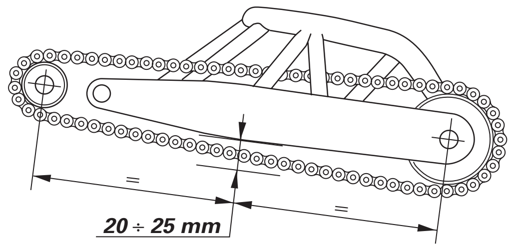


fig. 50

Sostituzione delle lampadine

Prima di procedere alla sostituzione di una lampadina bruciata accertarsi che quella di ricambio abbia i valori di tensione e potenza uguali a quelli specificati nell' "Impianto Elettrico" a pag. 68.

Proiettore anteriore *(fig. 51)*

Per agevolare la manutenzione al proiettore anteriore è consigliabile rimuovere il cupolino come indicato al par. "Rimozione cupolino" a pag. 42.

Per accedere alle lampadine del proiettore svitare la vite inferiore (1) che fissa il gruppo cornice/parabola al corpo lampada.

Staccare il connettore (2, fig. 52) dalla lampadina del proiettore. Sganciare la molletta (3, fig. 52) di tenuta della lampada e rimuoverla dal supporto.

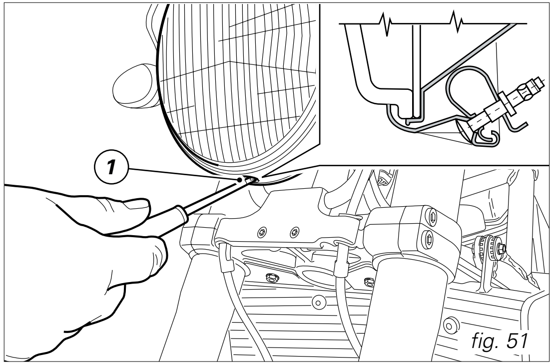


fig. 51

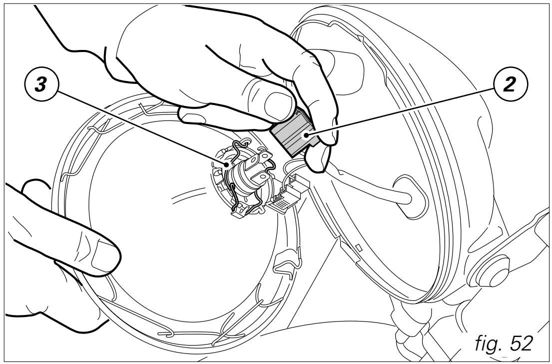


fig. 52

I

I

Sostituire la lampada (4, fig. 53).

Note
La parte trasparente della lampadina nuova non deve essere toccata con le mani, ne provocherebbe l'annerimento riducendone la luminosità.
Inserire le linguette della base lampadina, nelle sedi corrispondenti per ottenere l'esatto orientamento; agganciare l'estremità della molletta (3, fig. 52) ai supporti del corpo proiettore. Ricollegare i cavi.

Per sostituire la lampadina della luce di posizione, staccare il relativo connettore. La lampadina (5, fig. 54) ha un innesto a baionetta, per estrarla occorre premere e ruotarla in senso antiorario. Sostituire la lampadina e inserirla premendo e ruotandola in senso orario fino allo scatto nella sede. Rimontare il connettore e fissare il complessivo cornice/parabola.

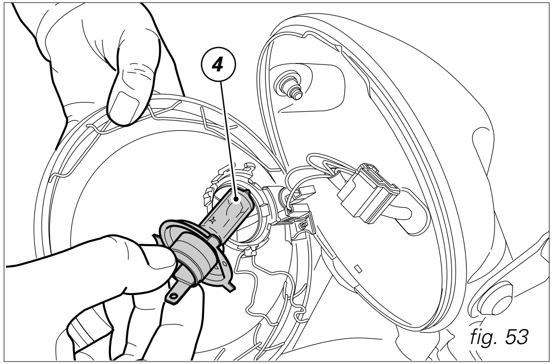


fig. 53

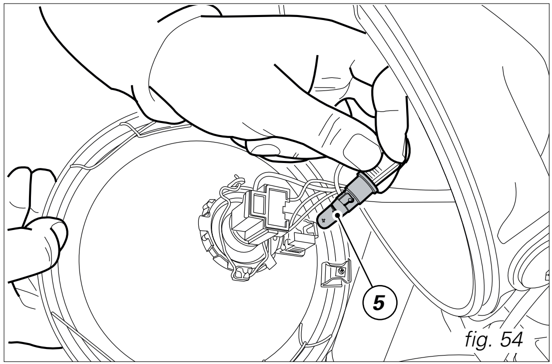


fig. 54

***Indicatori di direzione** (fig. 55).*
Svitare la vite (1) e separare la coppetta (2) dal supporto indicatore.
La lampadina ha un innesto a baionetta, per estrarla occorre premere e ruotarla in senso antiorario. Sostituire la lampadina e reinserirla premendo e ruotando in senso orario fino allo scatto nella sede. Rimontare la coppetta inserendo il dentino (A) nell'apposita fessura del supporto indicatore.
Riavvitare la vite (1).

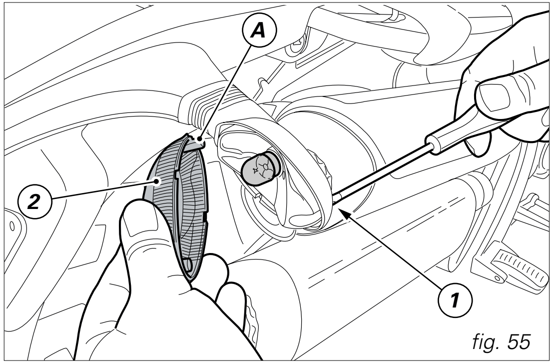


fig. 55

***Luce arresto** (fig. 56)*
Per la sostituzione della lampada luce arresto e posizione è necessario svitare le due viti (1) che fissano il trasparente (2) e rimuoverlo. La lampadina ha un innesto a baionetta, per estrarla occorre premere e ruotarla in senso antiorario. Sostituire la lampadina e reinserirla premendo e ruotando in senso orario fino allo scatto nella sede. Rimontare il trasparente.

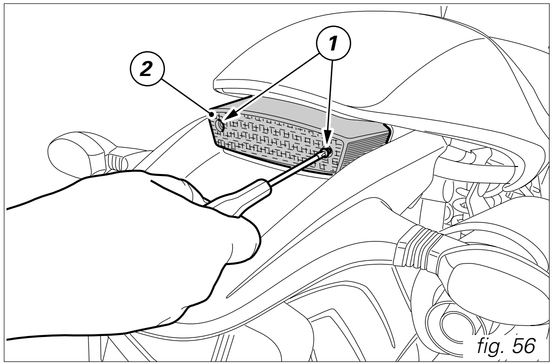


fig. 56

I

Luce targa *(fig. 57)*
Per accedere alla lampadina della luce targa (3), sfilare il portalampada dall'interno, quindi sfilare la lampada e sostituirla.

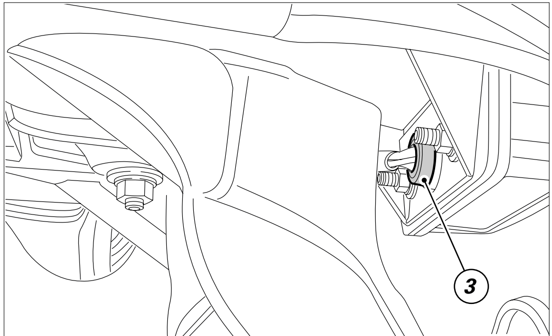


fig. 57

Orientamento del proiettore *(fig. 58)*
Controllare se il proiettore è correttamente orientato mettendo il motociclo, con i pneumatici gonfiati alla giusta pressione e con una persona seduta in sella, perfettamente perpendicolare con il suo asse longitudinale di fronte ad una parete o ad uno schermo, distante da esso 10 metri. Tracciare una linea orizzontale corrispondente all'altezza del centro del proiettore e una verticale in linea con l'asse longitudinale del motociclo. Effettuare il controllo possibilmente nella penombra. Accendere la luce anabbagliante:
il limite superiore di demarcazione tra la zona oscura e la zona illuminata deve risultare ad una altezza non superiore a 9/10 dell'altezza da terra del centro del proiettore.

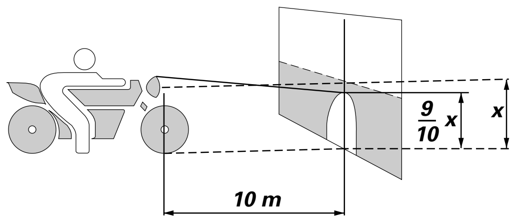


fig. 58

Note

La procedura descritta è quella stabilita dalla "Normativa Italiana" per quanto concerne l'altezza massima del fascio luminoso.
Adeguare la procedura alle normative in vigore nel paese dove viene utilizzato il motociclo.

La correzione dell'orientamento verticale del proiettore si effettua agendo sulle viti (1, fig. 59) che lo fissano ai supporti laterali.

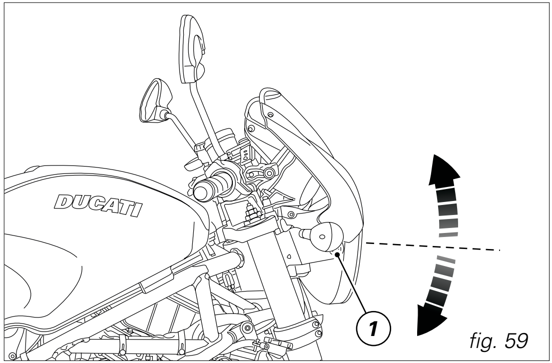


fig. 59

I

Pneumatici

Pressione anteriore:
2,1 bar - 2,3 Kg/cm^2
Pressione posteriore:
2,2 bar - 2,4 Kg/cm^2

La pressione dei pneumatici è soggetta a variazioni dovute alla temperatura esterna e all'altitudine; controllarla e adeguarla ogni volta che si viaggia in zone con ampie escursioni termiche o in alta quota.

Importante
La pressione dei pneumatici, deve essere controllata e regolata a "gomma fredda".

Per salvaguardare la rotondità del cerchio anteriore, se si percorrono strade molto sconnesse, aumentare la pressione nel pneumatico di 0,2÷0,3 bar.

Riparazione o sostituzione pneumatici

I pneumatici senza camera d'aria in presenza di forature di lieve entità, impiegano molto tempo a sgonfiarsi in quanto hanno un certo grado d'autotenuta. Se un pneumatico risulta leggermente sgonfio controllare attentamente che non ci siano perdite.

Attenzione
In caso di foratura sostituire il pneumatico. Sostituire i pneumatici utilizzando la marca e il tipo di primo equipaggiamento.
Assicurarsi di aver avvitato i cappucci di protezione delle valvole per evitare perdite di pressione durante la marcia. Non usate mai un pneumatico con camera d'aria; la mancata osservanza di questa norma può causare lo scoppio improvviso del pneumatico, con gravi conseguenze per pilota e passeggero.

Dopo la sostituzione di un pneumatico è necessario provvedere all'equilibratura della ruota.

Importante
Non rimuovere o spostare i contrappesi per l'equilibratura delle ruote.

Note
Per la sostituzione dei pneumatici rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per avere la garanzia sul corretto smontaggio e rimontaggio delle ruote.

Spessore minimo del battistrada

Misurare lo spessore minimo (S, fig. 60) del battistrada nel punto di massimo consumo:
non deve essere inferiore a 2 mm e comunque non inferiore a quanto prescritto dalla legislazione locale.

Importante
Controllare periodicamente i pneumatici per individuare eventuali crepe o tagli, soprattutto nelle pareti laterali, rigonfiamenti o macchie estese ed evidenti che indicano danni interni; sostituirli in caso di danno grave. Togliere dal battistrada sassolini o altri corpi estranei rimasti incastrati nella scolpitura della gomma.

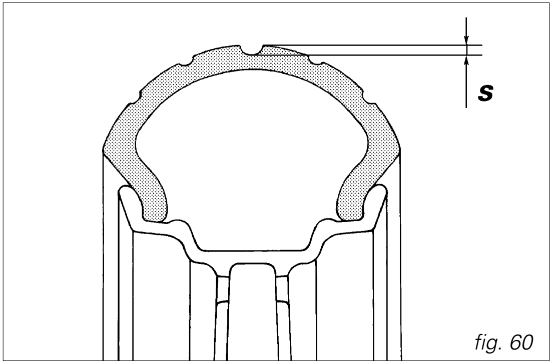


fig. 60

Controllo livello olio motore *(fig. 61)*
Il livello dell’olio nel motore è visibile attraverso l’oblò di ispezione (1) posto sul coperchio frizione. Controllare il livello con il motociclo in posizione perfettamente verticale e con motore freddo. Il livello deve mantenersi tra le tacche in corrispondenza dell’oblò stesso. Se il livello risulta scarso è necessario procedere al rabbocco con l’olio motore SHELL Advance Ultra 4. Rimuovere il tappo di carico (2) e aggiungere olio fino a raggiungere il livello stabilito. Rimontare il tappo.

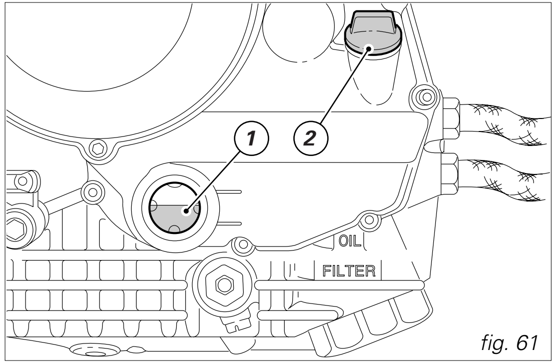
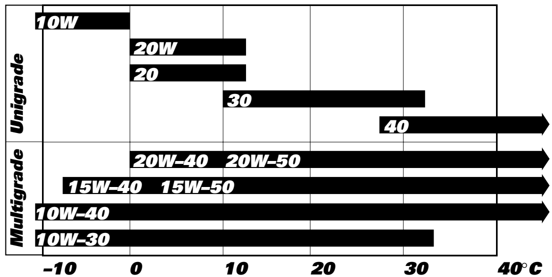


fig. 61

Importante
Per la sostituzione dell’olio motore e dei filtri olio agli intervalli prescritti nella tabella di manutenzione periodica (vedi Libretto Garanzia), rivolgersi ad un Concessionario o ad un’Officina Autorizzata.

Viscosità
SAE 10W-40
Le altre viscosità indicate in tabella possono essere usate se la temperatura media della zona d’uso del motociclo si trova nei limiti della gamma indicata.



Pulizia e sostituzione candele *(fig. 62)*
Le candele costituiscono un elemento importante del motore e sono da controllare periodicamente.
Questa operazione è relativamente facile e permette di verificare il buono stato di funzionamento del motore.
Sfilare le bobine dalle candele e rimuoverle dalla testa utilizzando la chiave a corredo.
Verificare la colorazione dell'isolante ceramico dell'elettrodo centrale: una colorazione uniforme marrone chiaro indica un buon funzionamento del motore.
Nel caso di colorazioni diverse o incrostazioni scure, sostituire la candela e riferire quanto riscontrato a un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.
Controllare anche l'usura dell'elettrodo centrale; se risulta consumato o vetroso, sostituire la candela.
Controllare la distanza fra gli elettrodi, deve essere di: 0,6÷0,7 mm.

Importante
In caso di regolazione fare attenzione a piegare l'elettrodo laterale. Una distanza maggiore o minore, oltre a diminuire le prestazioni, può causare difficoltà di avviamento o problemi di funzionamento al minimo.
Pulire accuratamente l'elettrodo e l'isolante con uno spazzolino metallico e verificare lo stato della guarnizione.
Pulire con cura la sede sulla testa e fare attenzione a non far cadere corpi estranei all'interno della camera di scoppio.

Rimontare la candela sulla testa avvitandola fino a fine filetto. Serrare alla coppia di 20 Nm.
Se non si dispone di una chiave dinamometrica, dopo un serraggio a mano, effettuare un'ulteriore rotazione di 1/2 giro con la chiave in dotazione.

Importante
Non usare candele con un grado termico inadeguato o con filetto di lunghezza diversa.
La candela deve essere serrata correttamente.

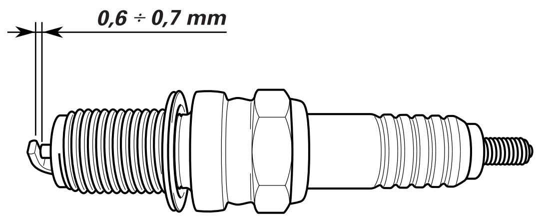


fig. 62

I

Pulizia generale

Per mantenere nel tempo la brillantezza originale delle superfici metalliche e di quelle verniciate, il motociclo deve essere lavato e pulito periodicamente a seconda del servizio e dello stato delle strade che si percorrono. Utilizzare a tal fine prodotti specifici, possibilmente biodegradabili, evitando detergenti o solventi troppo aggressivi.

Importante

Non lavare il motociclo immediatamente dopo l'uso per evitare la formazione di aloni prodotti dall'evaporazione dell'acqua sulle superfici ancora calde. Non indirizzare verso il motociclo getti di acqua calda o ad alta pressione. L'uso di idropulitrici potrebbe comportare grippaggi o gravi anomalie a forcelle, perni ruota, impianto elettrico, guarnizioni di tenuta della forcella, prese d'aria e silenziatori di scarico, con conseguente perdita dei requisiti di sicurezza del mezzo.

Se alcune parti del motore risultano particolarmente sporche o unte, utilizzare uno sgrassante per la pulizia evitando che questo vada a contatto con gli organi della trasmissione (catena, pignone, corona, ecc...). Sciacquare il motociclo con acqua tiepida e asciugare tutte le superfici con una pelle scamosciata.

Attenzione

I freni talvolta possono non rispondere dopo il lavaggio del motociclo. Non ingrassare o lubrificare i dischi freno, si perderebbe l'efficacia frenante del motociclo. Pulite i dischi con un solvente non grasso.

Lunga inattività

Se il motociclo non viene usato per un lungo periodo è consigliabile eseguire le seguenti operazioni:
pulizia generale;
vuotare il serbatoio carburante;
introdurre dalle sedi delle candele un po' d'olio motore nei cilindri e far compiere, a mano, qualche giro al motore per distribuire un velo protettivo sulle pareti interne;
utilizzare il cavalletto di servizio per sostenere il motociclo;
scollegare e rimuovere la batteria. Qualora il motociclo sia rimasto inattivo per un periodo superiore ad un mese, controllare ed eventualmente ricaricare la batteria.
Ricoprire il motociclo con un telo coprimoto che non danneggia la vernice e non trattiene la condensa.
Il telo coprimoto è disponibile presso Ducati Performance.

Avvertenze importanti

In alcune nazioni (Francia, Germania, Gran Bretagna, Svizzera, ecc.) la legislazione locale richiede il rispetto di norme anti-inquinamento ed anti-rumore.
Effettuare le eventuali verifiche periodiche previste e sostituire quanto necessario con ricambi originali Ducati specifici e conformi alle norme dei vari paesi.

CARATTERISTICHE TECNICHE

Ingombri *(mm) (fig. 63)*

Pesi

A secco:
193 kg.
A pieno carico:
390 kg.

Attenzione

Il mancato rispetto dei limiti di carico potrebbe influenzare negativamente la maneggevolezza e la resa del vostro motociclo e potrebbe causarne la perdita di controllo.

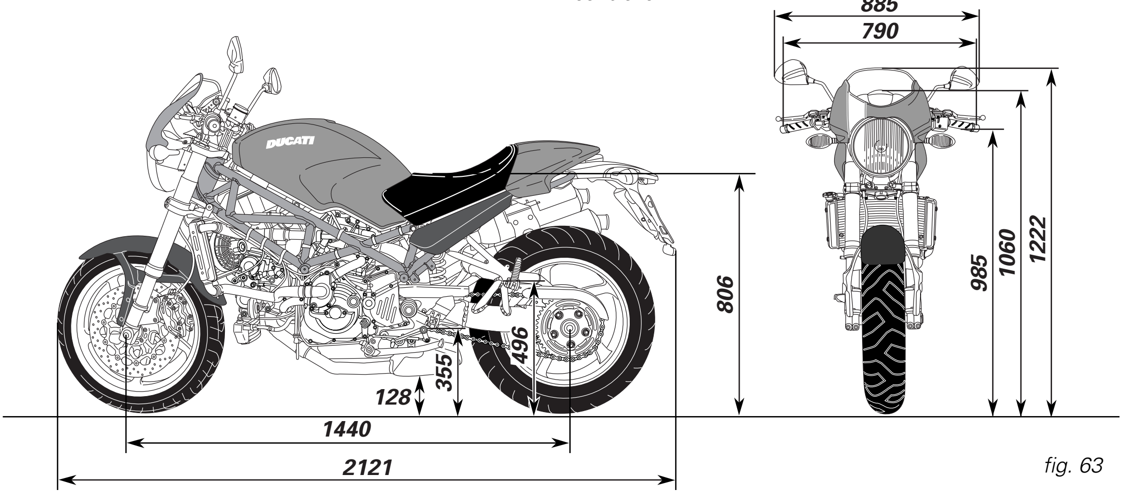


fig. 63

Rifornimenti	***Tipo***	***dm³ (litri)***
Serbatoio carburante, compresa una riserva di 3,5 dm³ (litri)	*Benzina verde con un numero di ottani all'origine di almeno 95*	*15*
Circuito di lubrificazione	*SHELL Advance Ultra 4*	*3,4*
Circuito freni ant./post. e frizione	*SHELL Advance Brake DOT 4*	*—*
Protettivo per contatti elettrici	*SHELL Advance Contact Cleaner*	*—*
Forcella anteriore	*SHELL Advance Fork 7.5 o Donax TA*	*0,492 (per stelo)*
Circuito di raffreddamento	*Liquido antigelo SHELL Advance Coolant o GLYCO SHELL 35÷40 % + acqua*	*2,7*

Importante
Non è ammesso l'uso di additivi nel carburante o nei lubrificanti.

I

Motore
Bicilindrico a 4 tempi a "L" longitudinale di 90°.
Alesaggio mm:
94.
Corsa mm:
66.
Cilindrata totale cm^3:
996.
Rapporto di compressione:
11,6±0,5:1.
Potenza max. all'albero (95/1/CE):
83,4 kW - 113 CV a 8.750 min^{-1}.
Coppia massima all'albero (95/1/CE):
95,5 Nm (9,68 Kgm) a 7.000 giri/min.

Distribuzione
***Desmodromica** a quattro valvole per cilindro comandate da otto bilancieri (quattro di apertura e quattro di chiusura) e da due alberi distribuzione in testa. È comandata dall'albero motore mediante ingranaggi cilindrici, pulegge e cinghie dentate.*

***Schema distribuzione desmodromica** (fig. 64)*
1) Bilanciere di apertura (o superiore);
2) registro bilanciere superiore;
3) semianelli;
4) registro bilanciere di chiusura (o inferiore);
5) molla richiamo bilanciere inferiore;
6) bilanciere di chiusura (o inferiore);
7) albero distribuzione;
8) valvola.

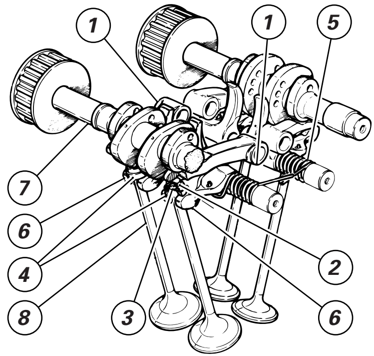


fig. 64

Prestazioni
La velocità massima nelle singole marce è ottenibile solo osservando scrupolosamente le norme di rodaggio prescritte ed eseguendo periodicamente le manutenzioni stabilite.
Velocità massima (solo conduttore):
240 Km/h.

Limiti di velocità
In precedenza è riportata la velocità massima ottenibile dopo aver effettuato il periodo di rodaggio prescritto.

Importante
L'inosservanza di tali norme esonera la Ducati Motor Holding S.p.A. da qualsiasi responsabilità su eventuali danni al motore e sulla sua durata.

Candele d'accensione
Marca: CHAMPION
Tipo: RA 59 GC
Marca: NGK
Tipo: DCPR9EVX

Freni

Anteriore
Tipo:
a disco forato in acciaio.
n° 2 dischi.
Diametro disco: 320 mm.
Comando idraulico mediante leva sul lato destro del manubrio.
Spessore disco 5±0,1 mm.
Superficie frenante, cm^2: 44.
Pinze freno a pistoni differenziati.
Marca e tipo: BREMBO 30/34-4 pistoni.
Materiale attrito: TOSHIBA TT 2802.
Tipo pompa: PSC 16.

Posteriore
Tipo:
a disco fisso forato, in acciaio.
Diametro disco: 245 mm.
Comando idraulico mediante pedale sul lato destro.
Spessore disco 6±0,1 mm.
Superficie frenante: 25 cm^2
Pinza freno: Ø cilindro 32 mm.
Marca e tipo: BREMBO P 2.I05N.
Materiale attrito: FERIT I/D 450 FF.
Tipo pompa: PS 11B.

Attenzione
Il liquido impiegato nell'impianto frenante è corrosivo. Nel caso di un accidentale contatto con gli occhi o la pelle lavare abbondantemente con acqua corrente la parte interessata.

I

Trasmissione

Frizione:
multidisco a secco;
comandata mediante leva sul lato sinistro del manubrio.
Trasmissione fra motore ed albero primario del cambio ad ingranaggi a denti diritti.
Rapporto:
32/59.
Cambio a:
a 6 rapporti;
con ingranaggi sempre in presa, pedale comando a sinistra.

Rapporto pignone/corona:
15/42.
Rapporti totali:
1ª 15/37.
2ª 17/30.
3ª 20/27.
4ª 22/24.
5ª 24/23.
6ª 28/24.

Trasmissione fra il cambio e la ruota posteriore mediante una catena:
Marca: DID
Tipo: 525 VL4.
Dimensioni: 5/8"x5/16".
N° maglie: 104.

Importante
I rapporti indicati sono quelli omologati e non possono essere cambiati.
Se si desidera adattare il motociclo a percorsi speciali o gare, la Ducati Motor Holding S.p.A. è a disposizione per indicare dei rapporti diversi da quelli di serie; rivolgersi ad un Concessionario o un'Officina Autorizzata.

Attenzione
Dovendo sostituire la corona posteriore, rivolgersi ad un Concessionario o un'Officina Autorizzata.
Una sostituzione imperfetta di questo componente può compromettere gravemente la tua sicurezza e quella del passeggero e provocare danni irreparabili al motociclo.

Telaio
Tubolare a traliccio a gabbia superiore in tubi d'acciaio ad altoresistenziale.
Angolo di sterzata (per lato): 27°
Avancorsa mm: 96.
Inclinazione cannotto 24°.

Ruote
Cerchi in lega leggera a cinque razze.

Anteriore
Marca: MARCHESINI
Dimensioni: 3.50x17"

Posteriore
Marca: MARCHESINI
Dimensioni: 5.50x17".
Entrambe le ruote sono a perno sfilabile.

Pneumatici

Anteriore
Radiale tipo "tubeless".
Dimensione: 120/70-ZR17.

Posteriore
Radiale tipo "tubeless".
Dimensione: 180/55-ZR17.

Sospensioni

Anteriore
A forcella oleodinamica a steli rovesciati.
La forcella è dotata di sistema di regolazione esterna del freno idraulico in estensione, compressione e del precarico delle molle interne agli steli.
Diametro tubi portanti mm:
43.
Corsa sull'asse steli:
130 mm

Posteriore
Ad azionamento progressivo ottenuto con l'interposizione di un bilanciere tra telaio e fulcro superiore dell'ammortizzatore. L'ammortizzatore regolabile in estensione, compressione e nel precarico della molla. È infulcrato nella parte inferiore ad un forcellone oscillante in acciaio.
Il forcellone ruota intorno al perno fulcro passante per il motore. Questo sistema conferisce al mezzo eccezionali doti di stabilità.
Corsa:
65 mm.
Escursione ruota posteriore:
148 mm.

Note
Non effettuare interventi sul motociclo che possono modificare le caratteristiche tecniche in base alle quali è stata ottenuta l'omologazione.

I

Impianto elettrico
Formato dai seguenti particolari principali:
proiettore anteriore *di forma circolare con lampada allo iodio a doppio filamento* ***12V-55/60W****;*
luce di posizione *con lampada* ***12V-5W****.*
Comandi elettrici *sul manubrio.*
Indicatori direzione, *lampade* ***12V-10W.***
Avvisatore acustico.
Interruttori luci arresto.
Batteria, 12V-10 Ah.
Alternatore 12V-520W.
Regolatore elettronico, *protetto con fusibile da* ***40 A.***
Motorino avviamento, 12V-0,7 kW.
Fanale posteriore, *lampada a doppio filamento* ***12V-5/21W*** *per segnalazione arresto e* ***luce posizione;***
lampada ***12V-5W*** *per illuminazione targa.*

Note
Per la sostituzione delle lampadine vedi al paragrafo "Sostituzione delle lampadine" alla pag. 51.

Fusibili
La scatola porta fusibili è posizionata sotto il serbatoio carburante.
I fusibili utilizzati sono accessibili rimuovendo il coperchio di protezione (1, fig. 65) sulla cui superficie è riportato l'ordine di montaggio e l'amperaggio.
Il fusibile posto vicino alla batteria protegge il regolatore elettronico.
Per accedere al fusibile è necessario rimuovere il cappuccio di protezione (2, fig. 67).

Un fusibile bruciato si riconosce dall'interruzione del filamento conduttore interno (3, fig. 66).

Importante
Per evitare possibili corto circuiti eseguire la sostituzione del fusibile con chiave d'accensione in posizione ***OFF****.*

Attenzione
Non usare mai un fusibile con caratteristiche diverse da quelle prescritte. La mancata osservanza di questa norma potrebbe provocare danni al sistema elettrico o addirittura incendi.

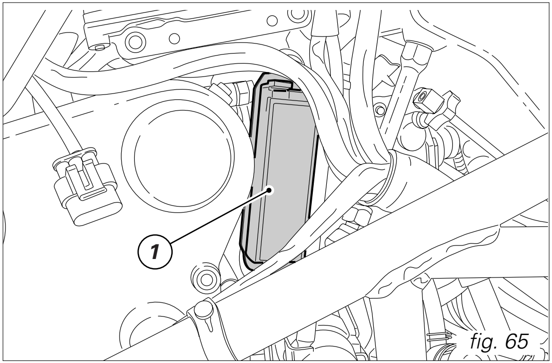


fig. 65

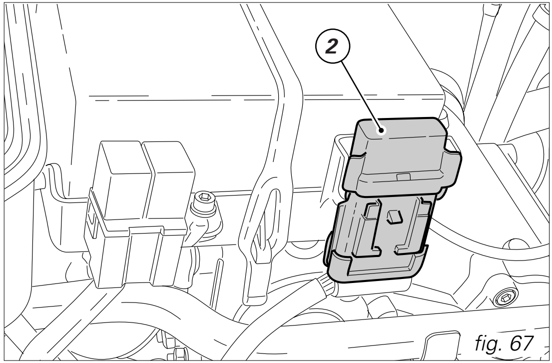


fig. 67

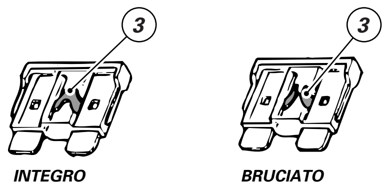


fig. 66

I

Legenda schema impianto elettrico/iniezione

1) Commutatore destro.
2) Antenna Transponder.
3) Commutatore chiave.
4) Relè accensione.
5) Scatola fusibili.
6) Motorino avviamento.
7) Teleruttore.
8) Batteria.
9) Fusibile regolatore.
10) Regolatore.
11) Alternatore.
12) Indicatore direzione posteriore destro.
13) Fanale posteriore.
14) Illuminazione targa.
15) Indicatore direzione posteriore sinistro.
16) Serbatoio carburante.
17) Connessione autodiagnosi.
18) Sensore velocità.
19) Bobina cilindro orizzontale.
20) Bobina cilindro verticale.
21) Candela cilindro orizzontale.
22) Candela cilindro verticale.
23) Iniettore cilindro orizzontale.
24) Iniettore cilindro verticale.
25) Potenziometro farfalla.
26) Sensore giri/fase.
27) Interruttore cavalletto laterale.
28) Centralina 5.9 M.
29) Relè iniezione.
30) Interruttore indicatore cambio in folle.
31) Interruttore pressione olio.
32) Interruttore posteriore STOP.
33) Interruttore anteriore STOP.
34) Commutatore sinistro.
35) Sensore temperatura/pressione aria.
36) Strumentazione.
37) Indicatore direzione anteriore.
38) Avvisatore acustico.
39) Proiettore.
40) Indicatore direzione anteriore destro.
41) Sensore temperatura acqua centralina.
42) Sensore temperatura acqua strumento.
43) Interruttore frizione.
44) Elettroventola destra.
45) Elettroventola sinistra.

Legenda colore cavi

B *Blu*
W *Bianco*
V *Viola*
Bk *Nero*
Y *Giallo*
R *Rosso*
Lb *Azzurro*
Gr *Grigio*
G *Verde*
Bn *Marrone*
O *Arancio*
P *Rosa*

Legenda scatola fusibili *(5)*

Pos.	*Utilizzatori*	*Val.*
1-9	*Generale*	*30 A*
2-10	*Pompa benzina, iniettori, bobine*	*20 A*
3-11	*Key sense*	*10 A*
4-12	*Alimentazione centralina*	*3 A*
5-13	*Passing*	*7,5 A*
6-14	*Luci posizione, abbaglianti e anabbaglianti, cruscotto*	*15 A*
7-15	*Stop, claxon, sensore velocità*	*10 A*
8-16	*Elettroventole*	*7,5 A*

Note
Lo schema dell'impianto elettrico si trova alla fine del libretto.

VERSIONI MONSTER S4R

Monster S4R

Colori disponibili:
Telaio e cerchi color metallo abbinato con i seguenti colori:
rosso anniversary Ducati cod. 473.101 (PPG);
giallo Ducati cod. 473.201 (PPG);
nero lucido cod. 248.514 (PPG);

Telaio color metallo e cerchi rosso fluo abbinato con il seguente colore:
*grigio scuro metallizzato cod. *0017 (PPG).*
Telaio blu e cerchi di colore bianco abbinato con i seguenti colori:
blu cod. 291.800 (PPG) con banda bianca cod. D753 (PPG).
Telaio e cerchi di colore nero abbinato con i seguenti colori:
*arancio cod. *0024 (PPG) con banda nera cod. D789 (PPG).*

PROMEMORIA MANUTENZIONI PERIODICHE

km	Nome Ducati Service	Chilometraggio	Data
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

Owner's manual

E

DUCATI MONSTER S4R

E

Hearty welcome among Ducati fans! Please accept out best compliments for choosing a Ducati motorcycle. We think you will ride your Ducati motorcycle for long journeys as well as short daily trips. Ducati Motor Holding S.p.A wishes you smooth and enjoyable riding.
We are steadily doing our best to improve our "Technical Assistance" service. For this reason, we recommend you to strictly follow the indications given in this manual, especially for motorcycle running-in. In this way, your Ducati motorbike will surely give you unforgettable emotions.
For any servicing or suggestions you might need, please contact our authorized service centres.

Enjoy your ride!

Note
Ducati Motor Holding S.p.A. declines any liability whatsoever for any mistakes incurred in drawing up this manual. The information contained herein is valid at the time of going to print. Ducati Motor Holding S.p.A. reserves the right to make any changes required by the future development of the above-mentioned products.

For your safety, as well as to preserve the warranty, reliability and worth of your motorcycle, use original Ducati spare parts only.

Warning
This manual forms an integral part of the motorcycle and - if the motorcycle is resold - must always be handed over to the new owner.

TABLE OF CONTENTS

E

E

E

Warranty
In your own interest, and in order to guarantee product reliability, you are strongly advised to refer to our authorized Dealers and workshops for any servicing requiring particular technical expertise. Our highly skilled staff have access to the implements required to perform any servicing job at best, and use Ducati original spare parts only as the best guarantee for full interchangeability, smooth running and long life.

All Ducati motorcycles come with a "Warranty Card". However, warranty does not apply to the motorcycles used in competitions or competitive trials. No motorcycle part may be tampered with, altered, or replaced with parts other than original Ducati spare parts during the warranty period, or the warranty right will be automatically invalidated.

Symbols
Ducati Motor Holding S.p.A. advises you to read this booklet carefully so as to become familiar with your motorcycle. In case of any doubts, please call a Ducati dealer or authorized workshop. The information contained herein will prove useful on your trips - and Ducati Motor Holding S.p.A. wishes you smooth, enjoyable riding - and will help you keep the performance of your motorcycle unchanged for a long time. The text is supplemented with schematic illustrations for quick reference and better understanding of the subjects concerned.
This manual contains some special remarks:

Warning
Failure to comply with these instructions may put you at risk and lead to severe injury or death.

Important
Possibility of damaging the motorcycle and/or its components.

Note
Additional information concerning the job being carried out.

The terms ***right*** *and* ***left*** *are referred to the motorcycle direction of travel.*

Useful information for safe riding

Warning
Read this section before riding your motorcycle.

Accidents are frequently due to inexperience. Always make sure you have your licence with you when riding; you need a valid licence to be entitled to ride your motorcycle.
Do not lend your motorcycle to inexperienced riders or who do not hold a valid licence.
Both rider and pillion passenger must ***always*** *wear a safety helmet.*
Wear proper clothing, with no loose items or accessories that may become tangled in the controls or limit your zone of vision.
Never start or run the engine indoors. Exhaust gases are poisonous and may lead to loss of consciousness or even death within a short time.
Both rider and pillion passenger should keep their feet on the footpegs when the motorcycle is in motion.
Always *hold the handlebar firmly with both hands so you will be ready for sudden changes of direction or in the road surface. The pillion passenger should* ***always*** *hold on to the suitable handles under the seat with both hands.*
Ride within the law and observe national and local rules.
Always respect speed limits where these are posted.
However, ***always*** *adjust your speed to the visibility, road and traffic conditions you are riding in.*
Always *signal your intention to turn or pull to the next lane in good time using the suitable turn indicators.*
Be sure you are clearly visible and do not ride within the blind spot of vehicles ahead.
Be very careful when tackling road junctions, or when riding in the areas near exits from private grounds, car parks or on slip roads to access motorways.
Always *turn off the engine when refueling.*
Be extremely careful not to spill fuel on the engine or on the exhaust pipe when refueling.
Do not smoke when refueling.
While refueling, you may inhale noxious fuel vapours.
Should any fuel drops be spilled on your skin or clothing, immediately wash with soap and water and change your clothing.
Always *remove the key when you leave your motorcycle unattended.*
The engine, exhaust pipes, and mufflers stay hot for a long time.

Warning
The exhaust system might be hot, even after engine is switched off; pay particular attention not to touch exhaust system with any body part and do not park the vehicle next to inflammable material (wood, leaves etc.).

Park your motorcycle where no one is likely to hit it and use the side stand.
Never park on uneven or soft ground or your motorcycle may fall over.

Carrying the maximum load allowed

Your motorcycle is designed for long-distance riding, carrying the maximum load allowed in full safety.
Even weight distribution is critical to preserving these safety features and avoiding trouble when performing sudden manoeuvres or riding on bumpy roads.

Information about carrying capacity

The total weight of the motorcycle in running order including rider, pillion passenger, luggage and additional accessories should not exceed 390 Kg.

E

Try to arrange your luggage or heavy accessories in the lowest possible position and close to motorcycle centre.
Be sure to secure the luggage to the supports provided on the motorcycle as firmly as possible. Improperly secured luggage may affect stability.
Never fix bulky or heavy objects to the handlebar or to the front mud guard as this would affect stability and cause danger.
Do not insert any objects you may need to carry into the gaps of the frame as these may foul moving parts.
Make sure the tyres are inflated to the proper pressure (see page 56) and that they are in good condition.

Identification data

All Ducati motorcycles have two identification numbers, for frame (fig. 1) and engine (fig. 2).

Frame number

Engine number

Note

These numbers identify the motorcycle model and should always be indicated when ordering spare parts.

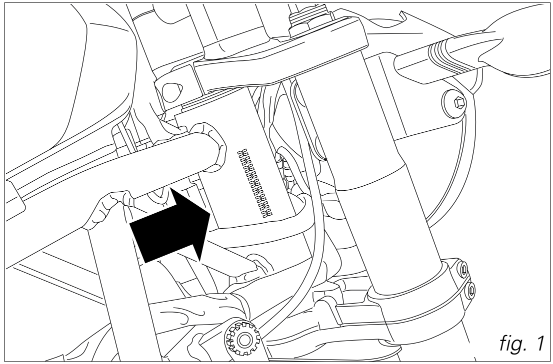


fig. 1

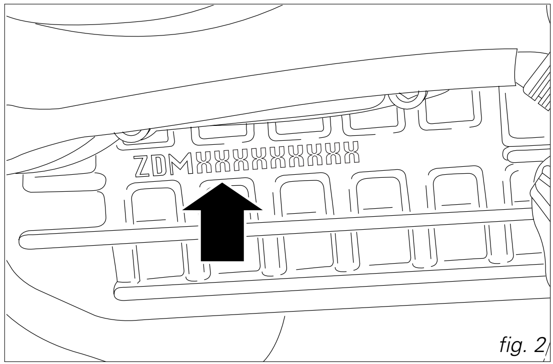


fig. 2

CONTROLS

E

⚠ ***Warning***
This section details the position and function of all the controls you need to drive your motorcycle. Be sure to read this information carefully before you use the controls.

Position of motorcycle controls *(fig. 3)*

1) Instrument panel.
2) Key-operated ignition switch and steering lock.
3) Left switch.
4) Clutch lever.
5) Cold start lever.
6) Right switch.
7) Throttle twistgrip.
8) Front brake lever.
9) Gear change pedal.
10) Rear brake pedal.

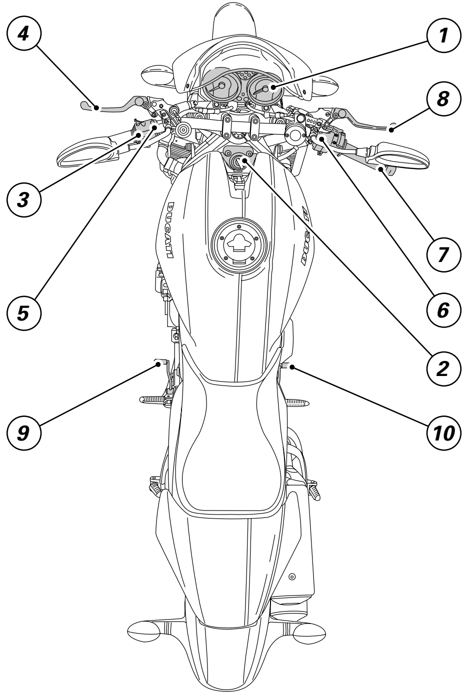


fig. 3

Instrument panel *(fig. 4)*

1) ***High beam light (blue)***.
Comes on when high beam is on.

2) ***Turn indicator light ⇦⇨ (green)***.
Comes on and flashes when a turn indicator is on.

3) ***Fuel warning light (yellow)***.
Comes on when there are about 3.5 liters fuel left in the tank.

4) ***Neutral light N (green).***
Comes on when in neutral position.

5) ***Engine oil pressure light (red)***.
Comes on when engine oil pressure is too low. It briefly comes on when the ignition is switched to ***ON*** *and normally goes out a few seconds after engine starts.*
It may shortly come on when the engine is hot, however, it should go out as the engine revs up.

Important
If this light stays on, stop the engine or it may suffer severe damage.

6) ***Orange light***
Comes on and flashes when the motorcycle is parked (Immobilizer on), it is also used for immobilizer diagnosis.

Note
When the Immobilizer is on, this light flashes for 24 hours and then goes out. The Immobilizer is still operating.

7) ***EOBD light (orange)***
When on, engine operation is inhibited. It goes out after a few seconds (usually 1.8 - 2 sec.).

8) ***Speedometer*** *(km/h).*
Gives road speed.

a) ***LCD (1):***
- ***Odometer*** *(km).*
Gives total distance covered.
- ***Trip meter*** *(km).*
Gives distance covered since last resetting.

9) ***Revolution counter*** *(rpm).*
Shows the engine rotation speed/minute.

b) ***LCD (2):***
- ***Clock***
- ***Oil temperature***

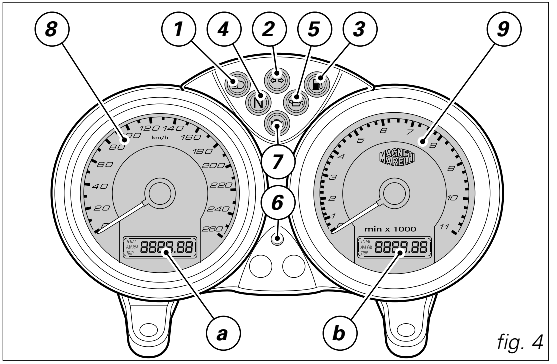


fig. 4

E

LCD unit functions

When the ignition key is turned to ***ON****, the instrument panel carries out a* ***Check*** *of all instruments (pointers, display, lights) (see fig. 5 and 6).*

LCD (1)

Turn the key to ***ON*** *and press (B) (fig. 6) to display trip meter and odometer alternatively.*

Resetting the trip meter

Keep (B) pressed (fig. 6) for more than 2 seconds. When the ***TRIP*** *function is enabled (trip meter), display (LCD 1) will reset.*

LCD (2)

Turn the key to ***ON*** *and press (A) (fig. 6) to display clock and water temperature.*

Setting the clock

*Press (****A****) for at least 2 seconds.*
*Press (****B****) to set* ***AM/PM****.*
*Press (****A****) to set hours; press (****B****) repeatedly to set correct hour.*
*Press (****A****) to set minutes.*
*Press (****B****) to increase the value. Keep the button pressed for more than 5 seconds to proceed faster.*
*Press (****A****) to quit this function.*

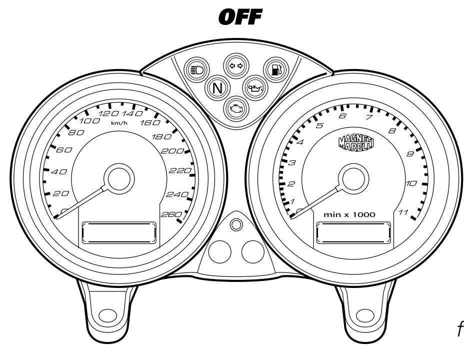


fig. 5

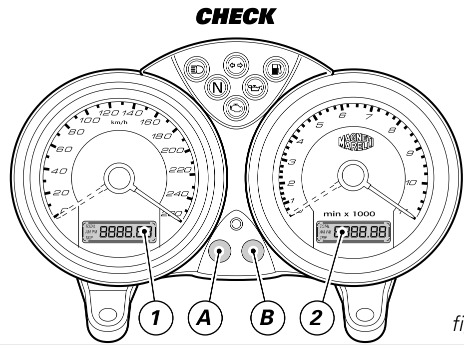
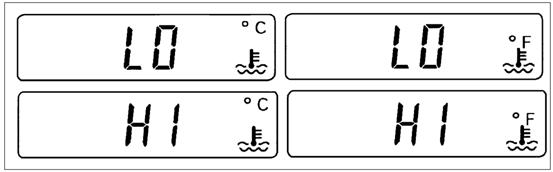
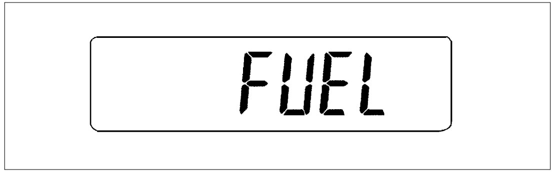


fig. 6

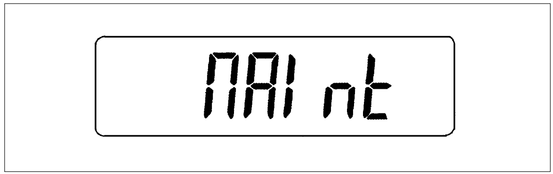
Water temperature
*When the water temperature goes below 40 °C (104 °F), "**LO**" will be displayed. "**HI**" will be displayed when the temperature exceeds 120 °C (248 °F).*



Fuel light
*"**FUEL"** will be displayed when the fuel warning light comes on.*



Maintenance indicator
*After the first 1,000 Km (621 miles) and then every 10,000 Km (6210 miles), "**MAInt**" will be displayed for 5 seconds when turning the key to **ON.** It reminds you of the routine maintenance servicing to be done.*



Instrument panel backlighting
*Turn the key to **ON** and press (B) (fig. 6) within 5 seconds to change instrument panel lighting power.*

E

The immobilizer system

For improved anti-theft protection, the motorcycle is equipped with an IMMOBILIZER, an electronic system that inhibits engine operation whenever the ignition switch is turned off.
Accommodated in the handgrip of each ignition key is an electronic device that modulates an output signal. This signal is generated by a special antenna incorporated in the switch when the ignition is turned on and changes every time. The modulated signal acts as a "password" and tells the CPU that an "authorised" ignition key is being used to start up the engine. When the CPU recognises the signal, it enables engine start-up.

The key A performs the same functions as the keys B, and is also used to wipe off and re-program other black keys, if needed.

Note
The three keys have a small plate (1) attached that reports their identification number.

Warning
Keep the keys in different places. Store the plate (1) and the key A in a safe place.
It is also recommended to use always the same black key to start the bike.

E

Keys *(fig. 7)*
The Owner receives a set of keys comprising:
- 1 RED key A
- 2 BLACK keys B

Warning
Red key A has a rubber cover for preserving it in perfect conditions and avoiding contact with other keys. Never remove this protection unless really needed.

The keys B are regular ignition keys and are used to:
- start up the engine
- open the lock of the fuel tank filler plug
- open the seat lock.

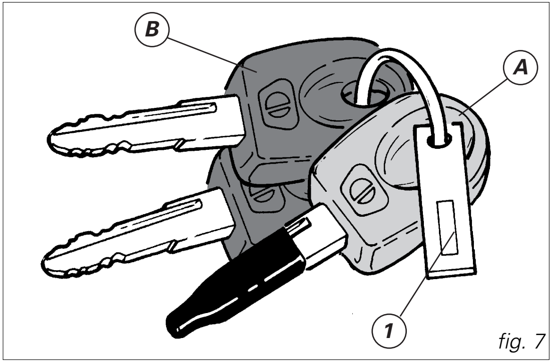


fig. 7

Code card

The keys come with a CODE CARD (fig. 8) that reports:

*A) (fig. 9) the electronic code to be used in case of engine block, i.e. bike did not start after **key-ON**.*

Warning

Keep the CODE CARD in a safe place. However, it is advisable to keep the electronic code printed on the CODE CARD handy when you ride your motorcycle, in case it is necessary to override engine block through the procedure that uses the throttle twistgrip.
*In case of faulty immobilizer system, the following procedure gives the chance to disable "engine block" function -signalled by the orange **EOBD** warning light that comes on immediately (7, fig. 4).*
But this operation can be carried out only if the electronic code indicated on the code card is known.

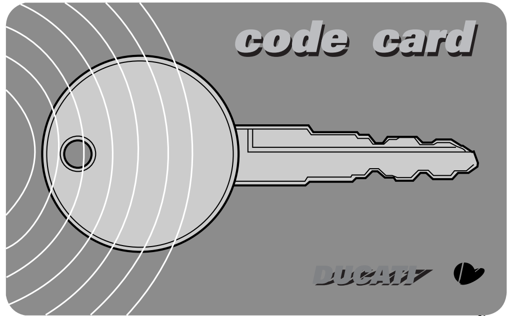


fig. 8



fig. 9

E

Procedure to disable immobilizer engine block through throttle twistgrip

*1) Turn the key to **ON** and fully open throttle. Keep it open. The **EOBD** warning light turns off after 8 seconds.*
*2) Release the throttle as soon as the **EOBD** warning light turns off.*
*3) **EOBD** pilot light will flash. Count a number of flashes corresponding to the first figure of the code, fully open throttle and keep the position for 2 seconds, then release. In this way the input of one figure is acknowledged, **EOBD** pilot light comes on and stays on for 4 seconds. Carry out the same procedure for the following figures of the code. Failure to do so will cause the **EOBD** pilot light to flash 20 times, then it will stay on. This means that the procedure has been aborted. It will be necessary to turn the key to **OFF** and restart from point (1).*
4) Repeat operations described in point (3) up to the last figure of the code.
*5) Release the throttle twistgrip, if the code is correct, the **EOBD** warning light shall flash signalling that engine block has been disabled. The warning light turns off after 4 seconds.*
*If the code is **NOT** correct, the **EOBD** warning light stays on and it is then possible to turn the key to **OFF** and repeat the procedure, starting from point (1), as many times as necessary (infinite).*

Note
*Should the throttle twistgrip be released before the set time, the warning light turns on again. It is then necessary to bring the key to **OFF** and restart the procedure from point (1).*

Operation

*When the ignition key is turned to **OFF**, the immobilizer inhibits engine operation.*
*When the ignition key is turned back to **ON** to start the engine, the following happens:*
*1) if the CPU recognised the code, the **CODE** light on the instrument panel will flash briefly. This means that the immobilizer system has recognised the key code and enabled engine ignition. When you press the **START** button, the engine will start up.*
*2) If the **CODE** light stays on, it means that the code has not been recognised. When this is the case, turn the ignition key back to **OFF** and then to **ON** again. If the engine still does not start, try with another black key.*
If the other key does not work out either, contact the DUCATI Service network.
*3) Should the **CODE** pilot light still be flashing, it means that an immobilizer system fault was reset (e.g. with the overriding procedure through throttle grip). Turn the key to OFF and back to ON, the immobilizer pilot light should go back to its normal operation (see point 1).*

Warning

The keys accommodate electronic components inside. If dropped or hit, they might damage.
Always use the same key during the procedure. Failure to do so might prevent the system from recognizing the code of the key in use.

Duplicate keys

If you need any duplicate keys, contact the DUCATI Service network with all the keys you have left and your CODE CARD.
DUCATI Service will program new keys and re-program your original keys, up to 8 keys in total.
You may be asked to identify yourself as the legitimate owner of the motorcycle. Be sure you have any documents you might need to this end ready.
The codes of any keys not submitted will be wiped off from the memory to make those keys unserviceable in case they have been lost.

Note

If you sell your motorcycle, do not forget to give all keys and the CODE CARD to the new owner.

Ignition switch and steering lock *(fig. 10)*
It is located in front of the fuel tank and has four positions:
A) ***ON****: lights and engine on;*
B) ***OFF****: lights and engine off;*
C) ***LOCK****: steering locked;*
D) ***P****: parking light and steering lock.*

E

Note
To move the key to the last two positions, press it down before turning it. Switching to (B), (C) and (D), you will be able to take the key out.

Warning
This vehicle is equipped with an energy-saving CPU. If the key stays ***ON*** *for a long period but the ignition button is not pressed within 15 seconds, the CPU will stop operating to avoid current absorption. Move the key to* ***OFF*** *and then to* ***ON*** *again.*

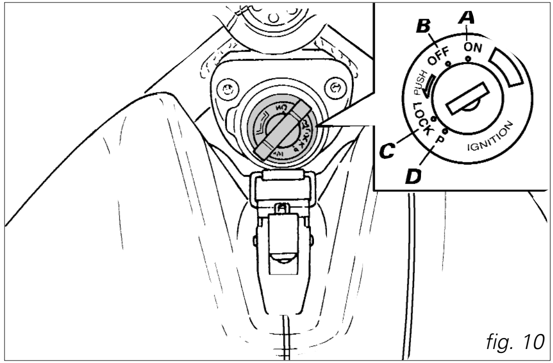


fig. 10

Left switch *(fig. 11)*

1) Dip switch, light dip switch, two positions:
position ≣D = low beam on;
position ≣D = high beam on.

2) Switch ⇦⇨ = 3-position turn indicator:
centre position = OFF;
position ⇦ = left turn;
position ⇨ = right turn.
To reset turn indicators, turn switch to central position and push in.

3) Button = warning horn.

4) Button ≣D = passing.

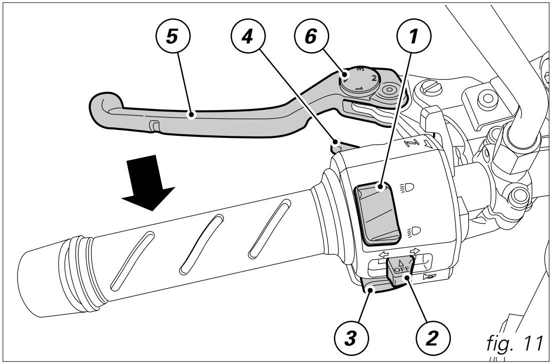


fig. 11

Clutch lever *(fig. 11)*

Lever (5) disengages the clutch. It features a ring nut adjuster (6) for lever distance from the twistgrip on handlebar.
To set lever distance from twistgrip, push lever (5) fully forward and turn the ring nut adjuster (6) to one of its four positions. Remember that position no. 1 gives maximum distance between lever and twistgrip, whereas lever and twistgrip are closest when adjuster is set to position no. 4.
When you pull in the lever (5), you will disengage the engine from the gearbox and therefore from the driving wheel. Using the clutch properly is essential to smooth riding, especially when moving off.

Warning
Set clutch and brake lever when motorcycle is stopped.

Important
Using the clutch properly will avoid damage to transmission parts and spare the engine.

Note
It is possible to start the engine with side stand down and the gearbox in neutral. When starting the bike with a gear engaged, pull the clutch lever (in this case the side stand must be up).

E

Cold start lever *(fig. 12)*
Use this device (7) to start the engine from cold. It will increase the engine idling speed after starting.
Lever positions:
A) = closed
B) = fully open.
The lever can be opened and closed gradually to adjust speed until engine is fully warm (see page 35).

E

Important
Never use the cold start lever when the engine is warm or leave it open when riding.

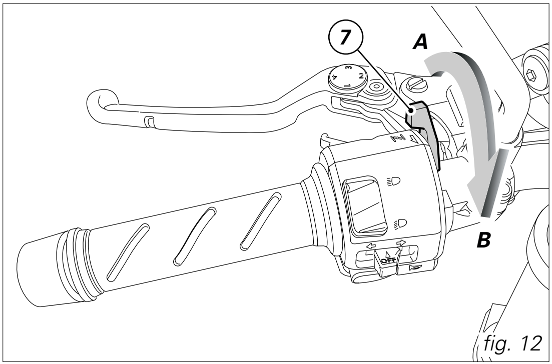


fig. 12

Right switch *(fig. 13)*
1) Switch, light switch, 3 positions:
Right **O** *= light off;*
Centre = front and rear parking light, number plate light and panel lights on;
Left = headlamp, front and rear parking light, number plate light and panel lights on.

2) Switch for ***ENGINE STOP****, two positions:*
position ***(RUN)*** *= run.*
position ***(OFF)*** *= stop.*

Warning
This switch is mainly intended for use in emergency cases when you need to stop the engine quickly. After stopping the engine, return the switch to the position to enable starting.

Important
Riding with the lights on, stopping the engine using switch (2) and leaving the ignition key in the ***ON*** *position, may run the battery flat as the lights will remain on.*

3) Button = engine start.

Throttle twistgrip *(fig. 13)*

The twistgrip (4) on the right handlebar opens throttles. When released, it will spring back to the initial position (idling speed).

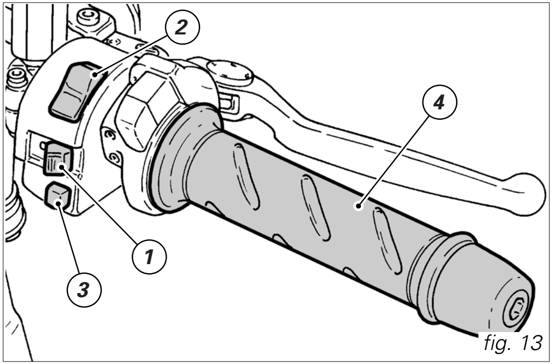


fig. 13

Front brake lever *(fig. 14)*

Pull in the lever (5) towards the twistgrip to operate the front brake. The system is hydraulically operated and you just need to pull the lever gently.
The control lever is provided with a ring nut adjuster (6) for lever distance adjustment from twistgrip on handlebar (see clutch lever adjustment page 19).

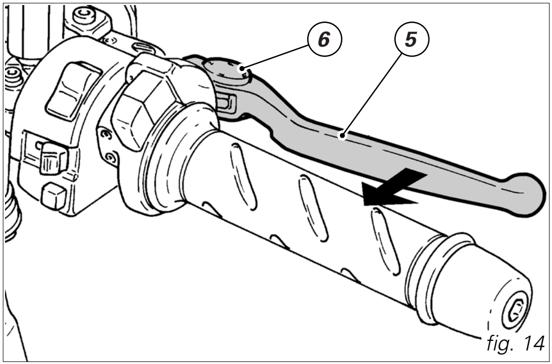


fig. 14

⚠ *Warning*
Please read the instructions on page 38 before using these controls.

E

Rear brake pedal *(fig. 15)*

Push down on the pedal (1) to apply the rear brake. The system is hydraulically operated.

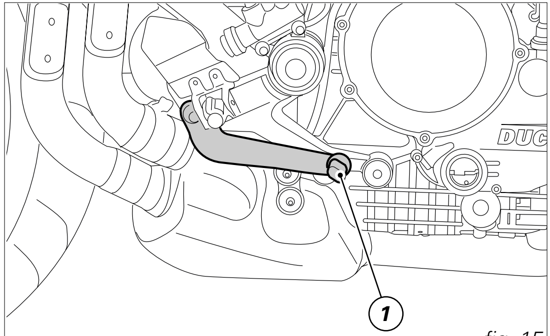


fig. 15

Gear change pedal *(fig. 16)*

*The gear change pedal is at rest when in the central position **N**, is moved up and down to change gears and then returns to the central position.*

*Down = push down on the pedal to engage 1st gear and to shift down. The **N** light will go out.*

Up = lift the pedal to engage the 2nd gear and then the 3rd, 4th, 5th and 6th gear.

Each time you move the pedal you will engage the next gear.

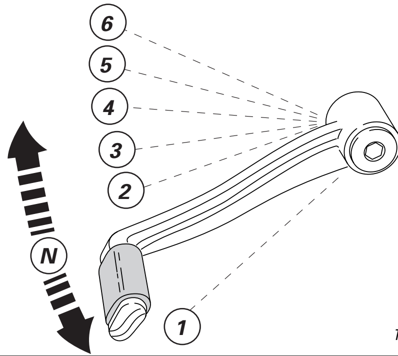


fig. 16

Setting the gear change pedal *(fig. 17)*
The gear change lever can be adjusted to suit the preferred riding position of each rider.

To set the gear change pedal,
Use socket (2) to lock linkage (1) and loosen the check nuts (3) and (4).

Note
Nut (3) has a left-hand thread.

Rotate linkage (1) until setting pedal in the desired position.
Tighten both check nuts onto linkage.

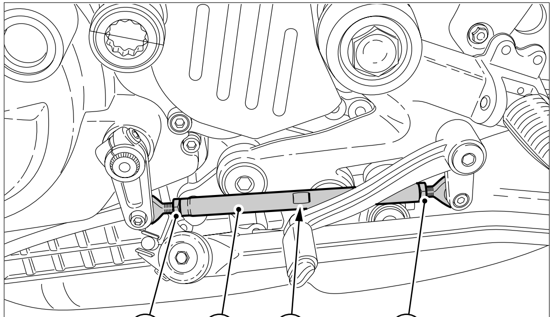


fig. 17

E

Adjusting the rear brake pedal position *(fig. 18)*

In order to suit any rider preferred riding position, it is possible to change the rear brake lever position with respect to the footpegs.
To set the rear brake pedal,
loosen check nut (5).
Turn pedal travel adjusting screw (6) until pedal is in the desired position.
Tighten check nut (5).
Work pedal by hand to make sure it has 1.5 - 2 mm free play before brake begins to bite.
If not so, set the length of cylinder linkage as follows.
Loosen the check nut (7) on cylinder linkage.
Tighten linkage (8) into fork (9) to increase play, or unscrew linkage to reduce it.
Tighten check nut (7) and check pedal free play again.

E

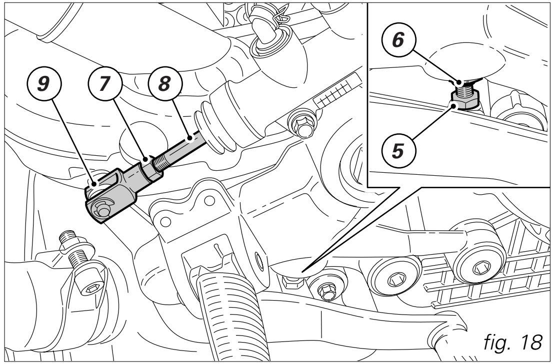


fig. 18

MAIN COMPONENTS AND DEVICES

Location *(fig. 19)*
1) Tank filler plug.
2) Seat catch.
3) Hook for helmet fastening cable.
4) Passenger grab handle.
5) Side stand.
6) Rear view mirrors.
7) Rear shock absorber adjusters.
8) Front fork adjusters.
9) Fuel tank lifting rod.
10) Seat cover.
11) Fuel tank clip.
12) Catalyser.

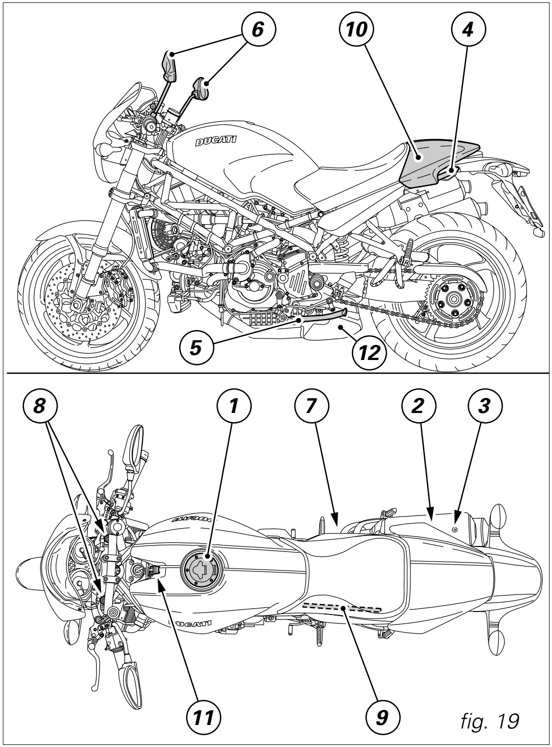


fig. 19

E

E

Tank filler plug *(fig. 20)*

Opening
Lift the protection lid (1) and fit the ignition key into the lock. Turn the key clockwise 1/4 turn to unlock.
Lift the plug.

Closing
Refit the plug with the key in it and push it down into its seat. Turn the key anticlockwise to its initial position and take it out.
Close the lock protection lid (1).

Note
The plug can only be closed with the key in.

Warning
Always make sure you have properly refitted (see page 39) and closed the plug after each refueling.

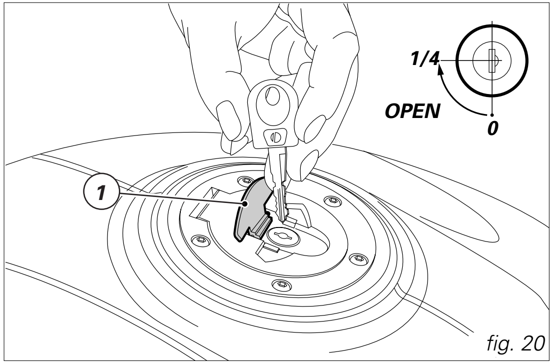


fig. 20

Seat catch and helmet fastener *(fig. 21-22)*

Opening

Fit the ignition key into the lock. Turn the key clockwise to detach seat from frame. Pull the seat backwards to slide it off its front holders.
On the rear end of the compartment underneath the seat, there is the helmet fastening cable (1) (see page 41). Insert the cable into the helmet, slide the end of the cable onto the pin (2). Leave helmet hanging outside and refit the seat.

Warning
This system is intended to lock your helmet safely when you park your motorcycle. Never leave the helmet hanging outside when riding or it may get in the way and make you lose control of the motorcycle.

Closing

Make sure that all parts are arranged and secured properly inside the compartment under the seat. Slide the front ends of the seat bottom underneath the frame U-tube and push down on the rear end of the seat until you hear the catch click. Make sure the seat is firmly secured to the frame and take the key out of the lock.

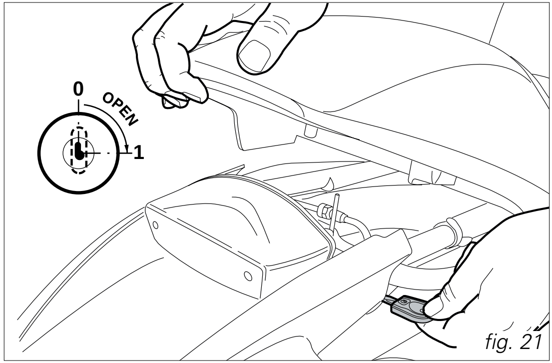


fig. 21

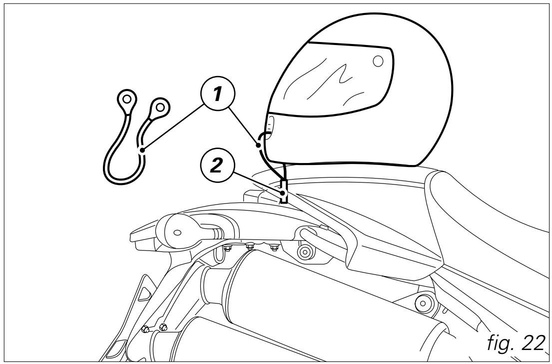


fig. 22

E

Side stand *(fig. 23)*

Important

Before lowering the side stand, make sure that the bearing surface is hard and flat.

Do not park on soft or pebbled ground or on asphalt melt by the sun heat and similar or the motorcycle may fall over.
When parking in downhill road tracts, always park the motorcycle with its rear wheel facing downhill.
To pull down the side stand, hold the motorcycle handlebar with both hands and push down on the stand (1) with your feet until it is fully extended. Tilt the motorcycle until the side stand is resting on the ground.

Warning

Do not sit on the motorcycle when it is supported on the side stand.

To move the side stand to its rest position (horizontal position), tilt the motorcycle to the right and, at the same time, lift the stand (1) with your feet.

Note

Check for proper operation of the stand mechanism (two springs, one into the other) and the safety sensor (2).

Note

It is possible to start the engine with side stand down and the gearbox in neutral. When starting the bike with a gear engaged, pull the clutch lever (in this case the side stand must be up).

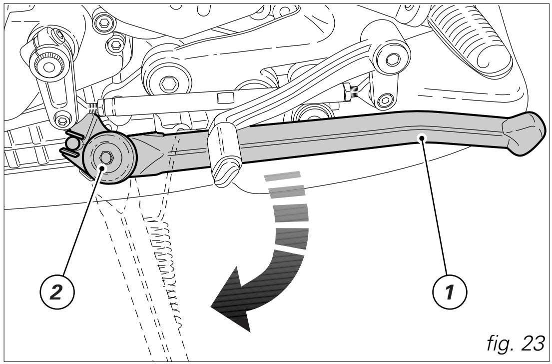


fig. 23

E

Shock absorber adjusters *(fig. 24-25)*
The shock absorber has outer adjusters that enable you to adjust your motorcycle to the load.
The adjuster (1) located on the right side, on the connection holding the shock absorber to the swingarm, controls rebound damping.
The adjuster (2) on the shock absorber expansion reservoir controls compression damping.
Turn the adjusters (1 and 2) clockwise to increase damping, anticlockwise to reduce it.
STANDARD setting:
turn the adjusters all the way in then slacken adjuster (1) 1 turn and adjuster (2) 2 turns.
Two ring nuts (3), located on the top section of the shock absorber are used to adjust the outer spring preload.
To change spring preload, slacken the upper ring nut.
Then ***tighten*** *or* ***slacken*** *the lower ring nut to* ***increase*** *or* ***decrease*** *spring preload as required.*
Once preload has been set as required, tighten the upper ring nut.

Warning
Use a specific pin wrench only to turn the preload adjusting nut. Be careful when turning the nut with the wrench, as the pin may slip out of the ring nut recess and you may hurt your hand hitting motorcycle parts.

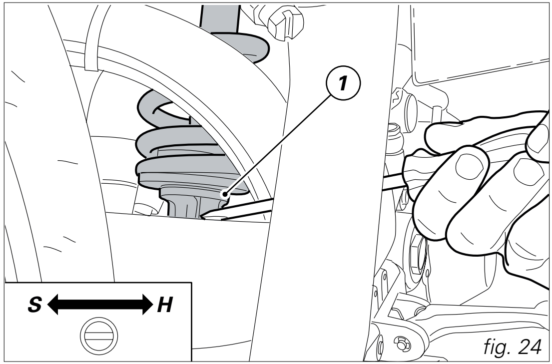


fig. 24

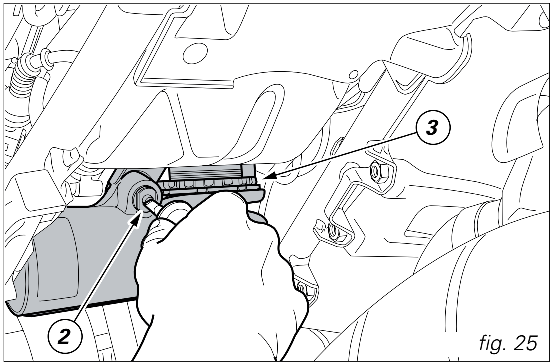


fig. 25

E

Warning
The shock absorber is filled with gas under pressure and may cause severe damage if taken apart by unskilled persons.

When carrying a passenger and luggage, set the rear shock absorber spring to maximum preload to improve motorcycle handling and keep safe clearance from the ground. You may find that rebound damping needs readjusting.

E

Front fork adjusters *(fig. 26-27)*
The front fork of this model has rebound and compression damping adjusters.

This adjustment is done using the outer adjusters:
1) (fig. 26) to adjust rebound damping;
2) (fig. 26) to adjust inner spring preload;
3) (fig. 27) to adjust compression damping.

Use a flat screwdriver and turn the adjuster (1) at the top of each fork leg to adjust rebound damping. Insert a screwdriver on the wheel shaft through hole, on the fork leg axle, and turn the adjuster (3, fig. 27).
As you turn the adjusting screws (1 and 3), you will hear them click. Each click identifies a setting.
Turn the screw all the way in to set the hardest damping (position 0). This will be your starting point.
Now turn the screw anticlockwise and listen for the clicks that identify setting positions no. "1", "2" and so on.

Standard factory setting is as follows:
compression: 12 clicks;
rebound: 11 clicks.
The max. setting range is 14 clicks (rebound) and 16 clicks (compression) that ensure the softest damping.

To change the preload of the spring inside each fork leg, turn the adjusting nut (2) with a 22-mm hexagon wrench. Preload setting range (A) is from 25 to 10 mm. Factory setting is 16 mm.

Important
Adjust both fork legs to same settings.

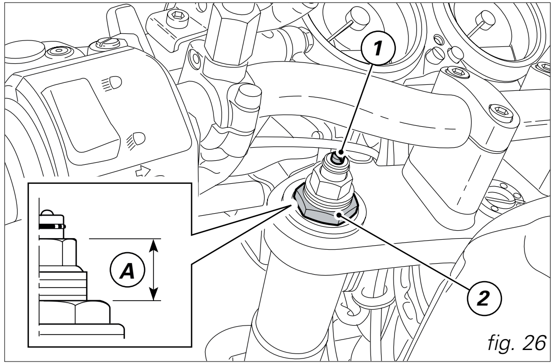


fig. 26

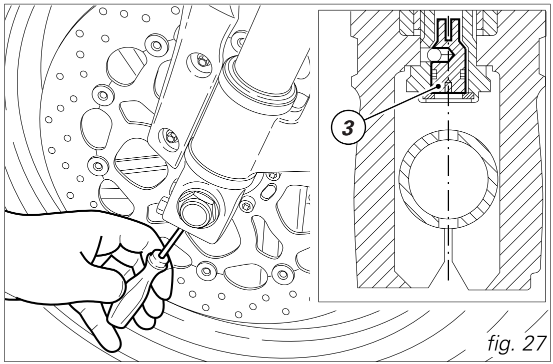


fig. 27

E

E

Running-in recommendations *(fig. 28)*

Important
During the whole running-in period, the maintenance and service rules recommended in the Warranty Card should be observed carefully.
Compliance with the above instructions is a prerequisite for Warranty validity. Failure to comply with these rules will release Ducati Motor Holding S.p.A. from any liability whatsoever for resulting engine damage or shorter engine life.

Max. rotation speed

Rotation speed for running-in period and during standard use (rpm):
1) up to 1000 km;
2) from 1000 to 2500 km;
3) after 2500 km.

Up to 1000 km

During the first 1000 km, keep the revolution meter under control. The indicator must not exceed:
6000 rpm.
During the first hours of riding, it is advisable to run the engine at varying load and rpm, though still within recommended limit.
To this end, roads with plenty of bends and even slightly hilly areas are ideal for a most efficient running-in of engine, brakes and suspensions.
For the first 100 km, use the brakes gently. Do not brake violently or keep brake applied for too long. This will enable a correct break-in of friction material on brake pads against brake discs.
For all mechanical parts of the motorcycle to adapt to one another and above all not to adversely affect the life of basic engine parts, it is advisable to avoid harsh accelerations and not to run the engine at high rpm for too long, especially uphill.
Furthermore, the drive chain should be inspected frequently. Lubricate it as required.

From 1000 to 2500 km
At this point, you can squeeze some more power out of your engine, being careful, however, never exceed: 7500 rpm.

After 2500 km
After running-in, never exceed the following values during the motorcycle standard use: 9000 rpm.

Strict observance of running-in recommendations will ensure longer engine life and reduce the likelihood of overhauls and tune-ups.

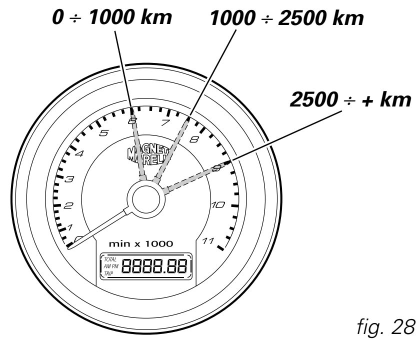


fig. 28

E

Pre-ride checks

Warning
Failure to carry out these checks before riding, may lead to motorcycle damage and injury to rider and passenger.

Before riding, perform a thorough check-up on your bike as follows:

E

Fuel level in the tank
Check fuel level in the tank. Fill tank if needed (page 39).

Engine oil level
Check oil level in the sump through the sight glass. Top up with recommended oil if needed (page 58).

Brake and clutch fluid
Check fluid level in the relevant reservoirs.

Coolant
Check coolant level in the expansion reservoir, top up if necessary (page 45).

Tyre condition
Check tyre pressure and condition (page 56).

Controls
Work the brake, clutch, throttle and gear change controls (levers, pedals and twistgrips) and check for proper operation.

Lights and indicators
Make sure lights, indicators and horn work properly. Replace any burnt-out bulbs (page 51).

Key-operated locks
Check that fuel filler plug and seat catch locks are closed firmly.

Side stand
Make sure side stand operates smoothly and is in the correct position (page 28).

Warning
In case of malfunctioning, do not start the motorcycle and call a Ducati dealer or authorized workshop.

Starting the engine

Note
Follow the "High ambient temperature" procedure to start the engine when it is warm.

Warning
Before starting the engine, become familiar with the controls you will need to use when riding.
Never start or run the engine indoors. Exhaust gases are poisonous and may lead to loss of consciousness or even death within a short time.

Regular ambient temperature
(10 to 35° C - 50 to 95 °F):
1) Move the ignition key to ***ON*** *(fig. 29). Make sure both the green light* ***N*** *and the red light (oil symbol) on the instrument panel come on.*

Important
The oil pressure light should go out a few seconds after the engine has started (page 11).

Warning
The side stand must be fully up (in a horizontal position) as its safety sensor prevents engine start when down.

Note
It is possible to start the engine with side stand down and the gearbox in neutral. When starting the bike with a gear engaged, pull the clutch lever (in this case the side stand must be up).

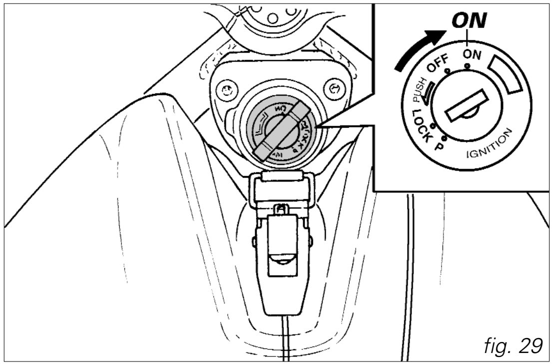


fig. 29

E

2) Move the fast-idle lever to position (B) (fig. 30).

*3) Check that the stop switch (1, fig. 31) is positioned to ○ **(RUN),** then press the starter button (2).*
Let the engine start without using the throttle control.
This model is equipped with a servoignition system.
To achieve assisted engine starting, press the button (2) and release it immediately.
Pressing the button (2) operates automatic engine starting for a maximum period of time that varies depending on engine temperature.
When the engine has started, the system prevents the starter motor from turning over.
If the engine fails to start, allow at least 2 seconds before pressing the starter button (2) again.

E

Note
If the battery is flat, the system will automatically prevent the starter motor from turning over.

4) Move the fast-idle lever towards its vertical position (A, fig. 30) until obtaining an engine speed of approx. 1400-1500 rpm.

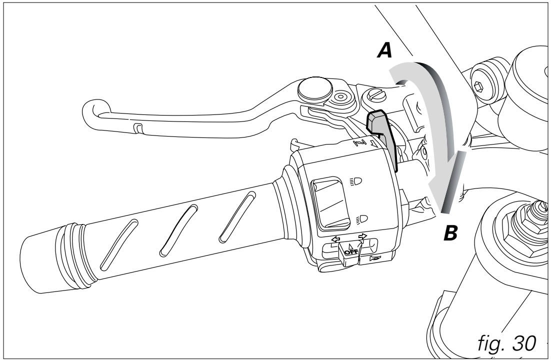


fig. 30

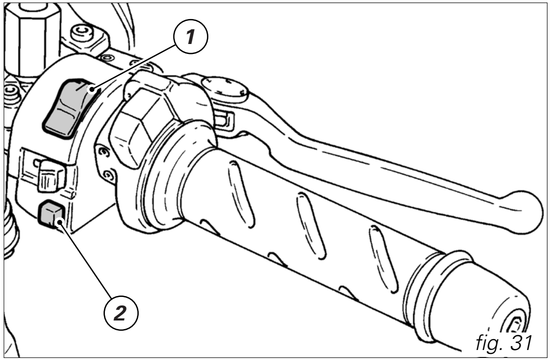


fig. 31

Important
Do not rev up the engine when it is cold. Allow some time for oil to reach all points that need lubricating.

5) Then, as the engine warms up, gradually move the fast-idle lever until bringing it in a vertical position (A). When fully warm, the engine should hold idling speed with the fast-idle device fully closed.

High ambient temperature *(over 35 °C/95 °F): Follow the same procedure for "Regular ambient temperature", however, do not use the cold start device.*

Cold ambient temperature *(below 10 °C/50 °F): Follow the procedure for "Regular ambient temperature", however allow 5 minutes for the engine to warm up (see point 5).*

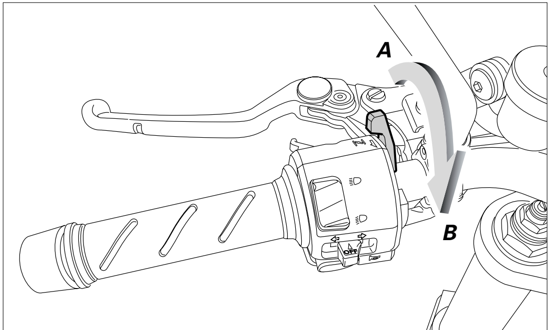


fig. 32

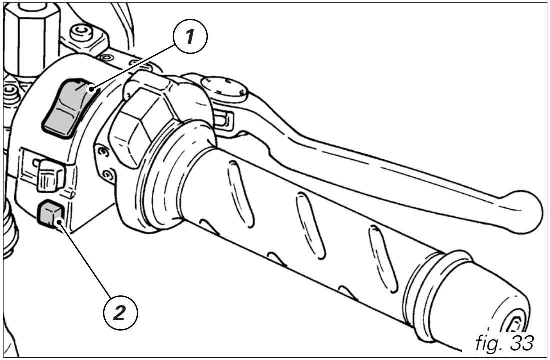


fig. 33

E

Moving off

1) Disengage the clutch squeezing the control lever.
2) Push down on gear change lever sharply with the tip of your foot to engage the first gear.
3) Speed up engine, by turning the throttle twistgrip and slightly releasing the clutch lever at the same time. The motorcycle will start moving off.
4) Let go of clutch lever and speed up.
5) To shift to second gear, close the throttle to slow down engine, disengage the clutch right away, lift the gear change lever and let go of clutch lever.
Repeat the same procedure to shift to 3rd, 4th, 5th and 6th.
To shift down, release the twistgrip, pull the clutch control lever, shortly speed up to help gears synchronize, shift down and release the clutch.
The controls should be used correctly and timely: when riding uphill do not hesitate to shift down as soon as the motorcycle tends to slow down, so you will avoid lugging the engine and stressing the motorcycle abnormally.

Important
Avoid harsh accelerations, as this may lead to misfiring and transmission snatching. The clutch lever should not be pulled longer than necessary after gear is engaged, or friction parts may overheat and wear out.

Braking

Slow down in time, shift down to engine-brake first and then brake applying both brakes. Disengage the clutch before stopping the motorcycle, to avoid sudden engine stop.

Warning
Use both brake lever and pedal for effective braking. Using only one of the brakes will give you less braking power.
Never use brake controls harshly or violently or you may lock the wheels and lose control of the motorcycle.
When riding in the rain or on slippery surfaces, braking will become less effective. Always use the brakes very gently and carefully when riding under these conditions. Any sudden manoeuvres may lead to loss of control.
When tackling long, high-gradient downhill road tracts, shift down gears to use engine braking. Apply one brake at a time and use brakes sparingly. Keeping the brakes applied all the time would cause the friction material to overheat and reduce braking power dangerously.
Underinflated tyres reduce braking efficiency, handling accuracy and stability in a bend.

Stopping the motorcycle *(fig. 34)*
Slow down gradually, then shift down and release the throttle twistgrip. Finally change from first to neutral. Apply brakes and bring the motorcycle to a complete stop.
*To switch the engine off, simply turn the key to **OFF**.*

Important
*Never leave the key in the **ON** position when engine is stopped, or this will damage the electric components.*

Refueling *(fig. 35)*
Never overfill the tank when refueling. Fuel should never be touching the rim of filler recess.

Warning
Use low-lead fuel having at least 95 fuel octane rating. Be sure there is no fuel trapped in the filler recess.

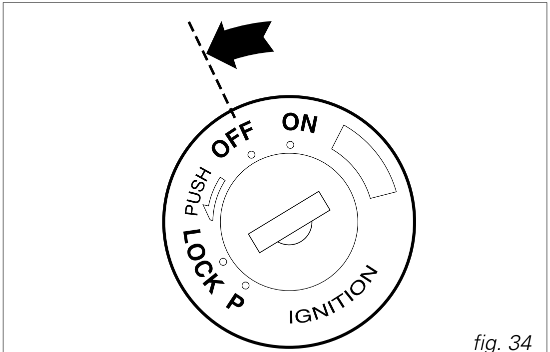


fig. 34

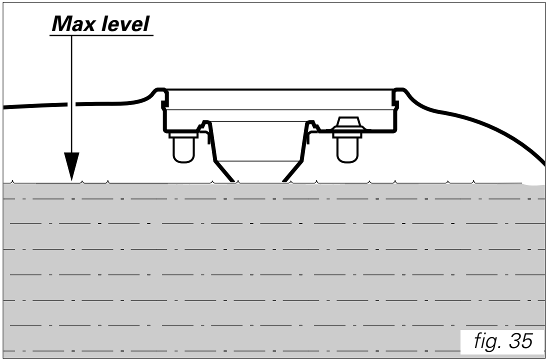


fig. 35

E

Parking *(fig. 36)*
Stop the motorcycle, then put it on the side stand to park it (see page 28).
To avoid theft, turn the handlebar fully left and turn the key to ***LOCK*** *position.*
If you park in a garage or other facilities, make sure that there is proper ventilation and that the motorcycle is not near a source of heat or sparks.
If nedeed, you may leave the parking light on by turning the key to position ***P****.*

E

Important
Do not leave the key turned to ***P*** *for long periods or the battery will run down. Never leave the ignition key in the switch when you are leaving your bike unattended.*

Warning
The exhaust system might be hot, even after engine is switched off; pay particular attention not to touch exhaust system with any body part and do not park the vehicle next to inflammable material (wood, leaves etc.).

Warning
Using padlocks or other locks designed to prevent motorcycle motion, such as brake disc locks, rear sprocket locks, and so on is dangerous and may impair motorcycle operation and affect the safety of rider and passenger.

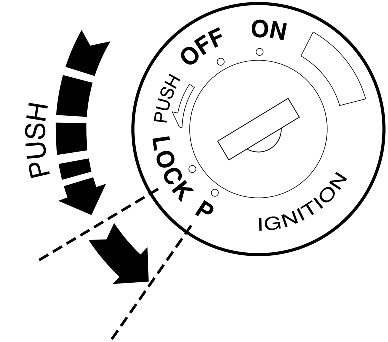


fig. 36

Tool kit and accessories

The compartment under the seat holds:
an Owner's manual;
a helmet fastening cable;
a tool bag for normal maintenance and checks.

To reach this compartment, remove the seat first (page 27) then the protective cover (1, fig. 37). Use a coin to unscrew its special securing screw.

The tool bag holds *(fig. 38):*
2) box wrench for spark plugs;
3) tommy bar;
4) double-bit screwdriver;
5) helmet fastening cable.

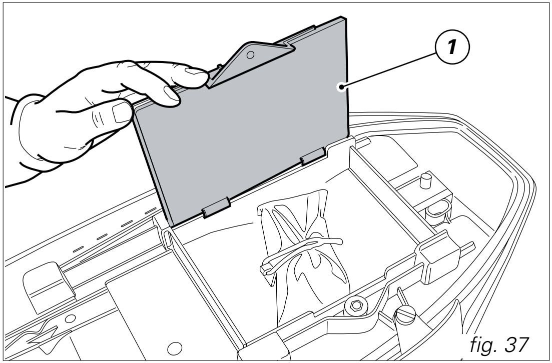


fig. 37

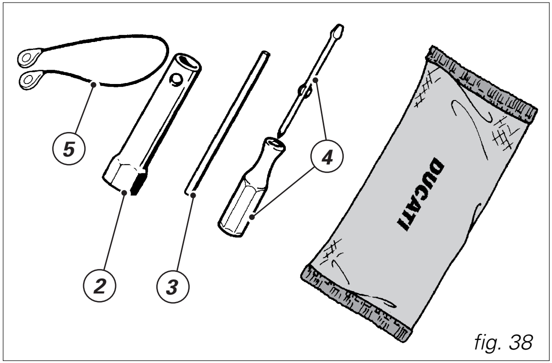


fig. 38

E

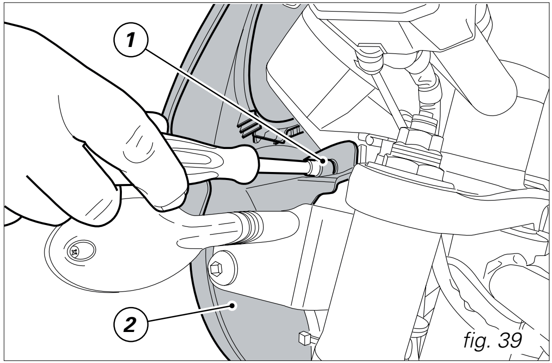


fig. 39

E

Removing the fairing *(fig. 39)*
To be able to carry out some service or repair operations, it is necessary to remove some parts of the fairing.

Warning
Failure to refit or incorrectly refitting one of the parts removed might cause it to suddenly come off while the vehicle is running, thus making the rider lose control of the vehicle.

Removing the headlight fairing
Loosen and remove the two fastening screws (1) on the headlight support.

Note
Make sure to collect all check nuts of the screws (1), that are inside the headlight fairing.

Remove the headlight fairing (2).

Lifting the fuel tank

⚠ *Warning*
Make sure the fuel in the tank is less than 5 litres or fuel may leak out through the filler plug breather.

Remove the seat (page 27) and lift the hook (1, fig. 40). Lift the tank and unhook the service rod (2, fig. 41) from its seat under the seat. Place the tank onto the rod. When you have finished, reverse the above procedure to refit.

⚠ *Warning*
When lowering the tank, make sure lines are properly routed to avoid squeezing.

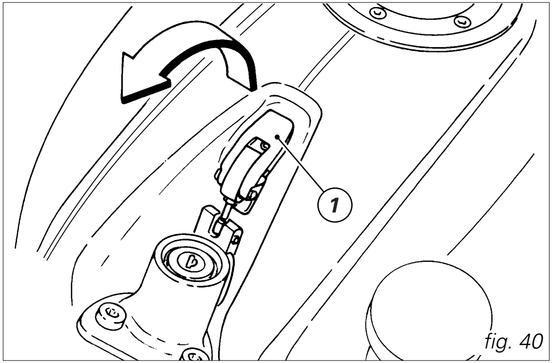


fig. 40

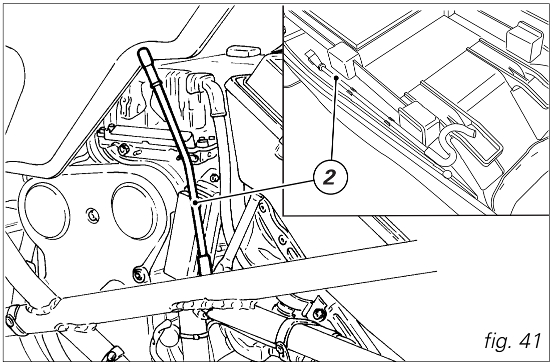


fig. 41

E

Changing air filter *(fig. 42)*
Replace the air filter at the required intervals shown in the routine maintenance chart (see Warranty Card) . The air box is accessible after lifting the fuel tank as described on page 43.
To remove the filter, release the cover clips (1) on both sides of the air box and take off the cover (2).
Remove the filter cartridge (3, fig. 43) and fit a new one.

E

Important
A clogged filter will reduce air intake, increase fuel consumption, reduce engine power, and foul the spark plugs. Do not use the motorcycle without filter or suspended matters could get into the engine and cause damage.

Install the filter into the seat in the air box as shown in the figure and refit all the parts you have removed.

Important
If you are using the motorcycle on dusty or very wet roads, replace filter more frequently than recommended intervals shown in the routine maintenance chart (see Warranty Card).

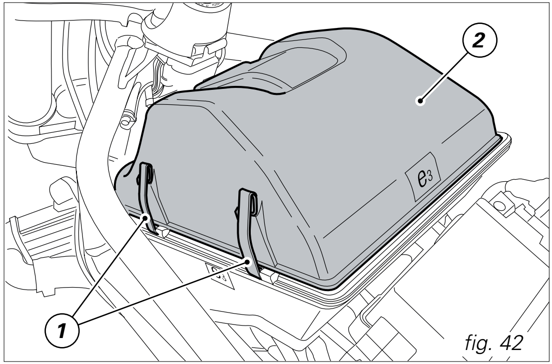


fig. 42

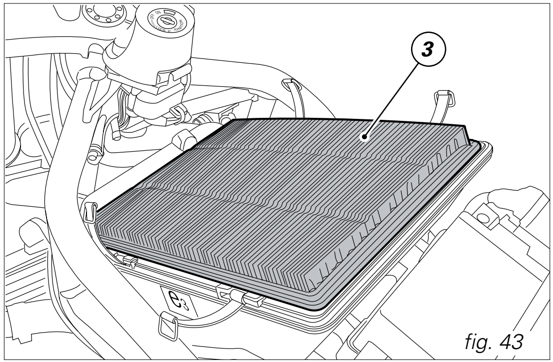


fig. 43

Checking the coolant level *(fig. 44)*
Check the coolant level in the expansion reservoir on the RH side of the motorcycle. The coolant level must be between the ***MAX*** *and* ***MIN*** *marks.*
Top up if the level is too low.
Unscrew the filler (1) and add a mixture consisting of water and antifreeze SHELL Advance Coolant or Glycoshell (35-40% of the volume) up to ***MAX*** *mark.*

Refit the filler (1).
This mixture improves operating conditions (coolant will start freezing at –20° C (-4 °F).

Coolant circuit capacity: 2.7 cu dm (liters).

Warning
Place the motorcycle on a flat surface and make sure the engine is cold before proceeding.

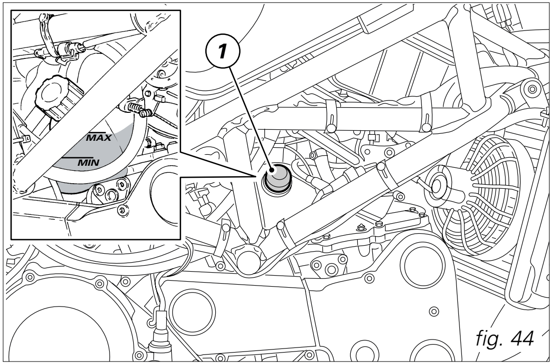


fig. 44

E

Checking brake and clutch fluid level *(fig. 45)*
Fluid level should never fall below the ***MIN*** *mark on each reservoir.*
If level drops below the limit, air might get into the circuit and affect the operation of the system involved.
Brake and clutch fluid must be topped up and changed at the intervals specified in the routine maintenance chart - refer to the Warranty Card - by a Ducati dealer or authorized workshop.

E

Important
It is recommended all brake and clutch lines be changed every four years.

Brake system
If you find exceeding play on brake lever or pedal and brake pads are still in good condition, contact your Ducati dealer or an authorized workshop to have the system inspected and any air drained out of the circuit.

Warning
Brake and clutch fluid and will damage paintwork and plastic parts if accidentally spilled.
Hydraulic oil is corrosive; it may cause damages and lead to severe injuries.
Never mix different quality oils.
Check seals for proper sealing.

Clutch system
If the control lever has exceeding play and the transmission snatches or jams as you try to engage a gear, it means that there is air in the circuit. Contact your Ducati dealer or an authorized workshop to have the system inspected and air drained out.

Warning
Clutch fluid level will increase as clutch plate friction material wears down.
Do not exceed specified level (3 mm above minimum level).

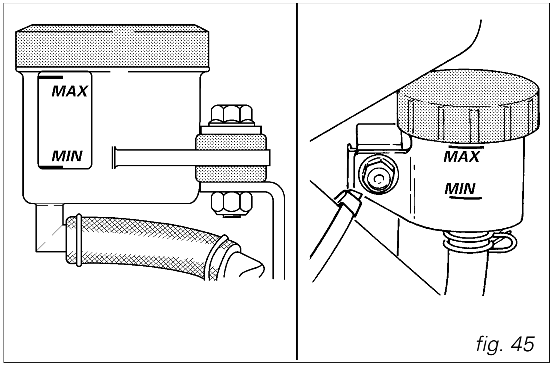


fig. 45

Checking brake pads for wear *(fig. 46)*

Front brake

To facilitate inspection without removing the pads from the calipers, brake pads have a wear mark. If the grooves in the friction material are still visible, the pad is still in good condition.

Rear brake

Friction material on each pad must be at least 1 mm thick.

Important

Have the brake pads replaced at your Ducati dealer's shop or authorized workshop.

Throttle cable adjustment

The throttle twistgrip must have a free play of 2 - 4 mm, measured at the edge of the twistgrip and at all positions of the handlebars. If it needs adjusting, use the suitable adjuster (1, fig. 47) provided on the throttle control.

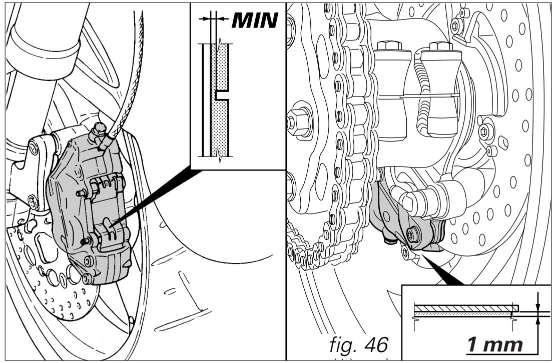


fig. 46

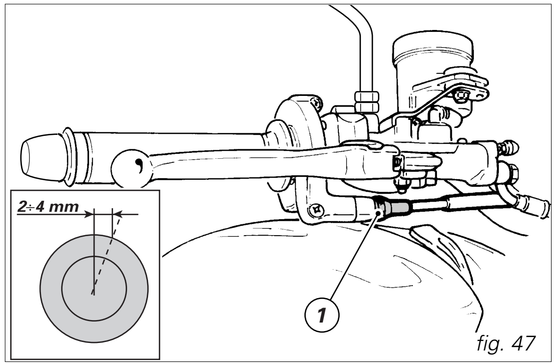


fig. 47

E

Lubricating cables and joints *(fig. 48)*

The condition of the outer sheaths of the throttle and fast-idle cables should be checked at regular intervals. The sheaths should show no signs of squeezing or cracking. Work the controls to make sure the cable slides smoothly inside the sheath: if you feel any friction or hard spots, have the cable replaced by your Ducati dealer or authorized workshop.
To prevent these failures, smear the ends of the flexible cables with SHELL Advance Grease or Retinax LX2 at regular intervals.

For the throttle cable, it is best to open the device by unscrewing the two fastening screws (1) and then grease the cable ends and the pulley.

Warning
When refitting the cover, be sure to slide the cable onto the suitable pulley.

Refit the cover and tighten the screws (1).

To ensure smooth operation of the side stand joint, clean off any dirt and apply SHELL Alvania R3 at all points exposed to friction.

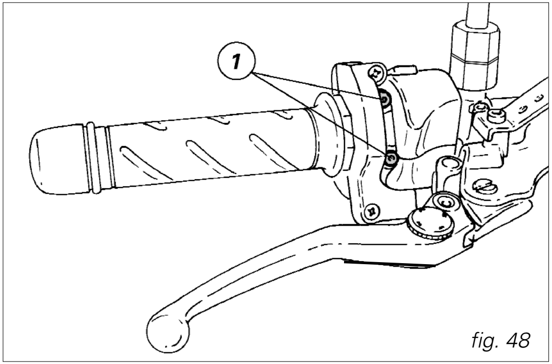


fig. 48

Charging the battery *(fig. 49)*
Before charging the battery, it is best to remove it from the motorcycle.
*Always disconnect the black negative terminal (**-**) first, and then the red positive terminal (**+**).*
Undo the strap (1) and remove the battery.

Warning
Batteries develop explosive gases: keep battery away from heat sources and flames.

Charge the battery in a well ventilated room.
*Connect the battery charger leads to the battery terminals (red to positive terminal **+**, black to negative terminal **-**).*

Important
Make sure the charger is off when you connect the battery to it, or you might get sparks at the battery terminals that could ignite the gases inside the cells.
Always connect the red positive (+) terminal first.

Warning
Keep the battery out of the reach of children.

Charge the battery at 1 A for 5-10 hours.

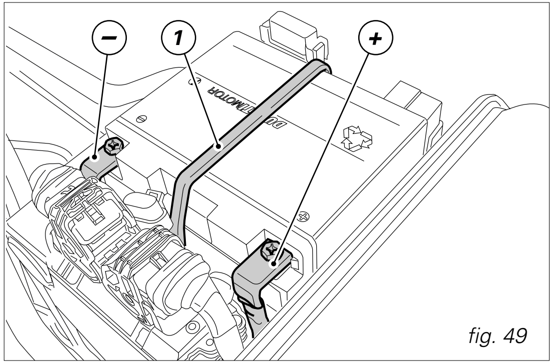


fig. 49

E

Checking drive chain tension *(fig. 50)*
When the vehicle is on the side stand, the drive chain should be at a certain distance from the swinging arm (min. distance 20-25 mm).
If the distance is not as specified, contact an Authorised Dealer or Service Center to have the drive chain tensioned.

E

Warning
For the rider's safety, it is fundamental that the eccentric hub screws are properly tightened.

A chain that has not been properly tensioned might cause early wear of any transmission parts.

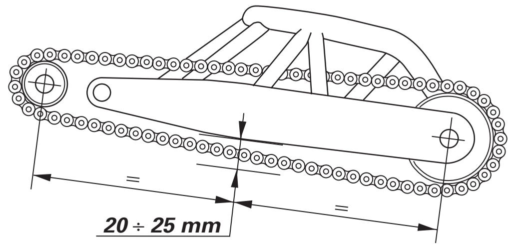


fig. 50

Chain lubrication
The chain fitted on your motorcycle has O-rings that keep dirt out of and lubricant inside the sliding parts. The seals might be irreparably damaged if the chain is cleaned using non-specific solvents or washed using steam or water jets. Dry the chain using compressed air or absorbent material and apply SHELL Advance Chain or Advance Teflon Chain on each link.

Important
Using non-specific lubricants may lead to severe damage to chain, front and rear sprocket.

Replacing bulbs

Before replacing a burnt-out bulb, make sure that the new one complies with voltage and wattage as specified on page 68 - "Electric System".

Headlight *(fig. 51)*

To facilitate headlight servicing, it is advisable to remove the headlight fairing, as indicated in "Removing the headlight fairing" on page 42.

To gain access to headlamp bulbs, slacken the lower screw (1) holding the rim-reflector assembly to the bulb body and disconnect the connector (2, fig. 52) from the headlamp. Release the clip (3, fig. 52) that secures the bulb and remove it from the socket.

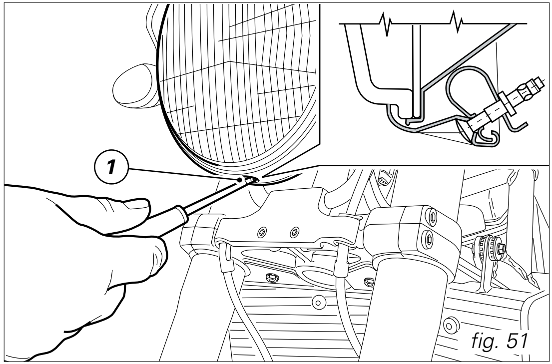


fig. 51

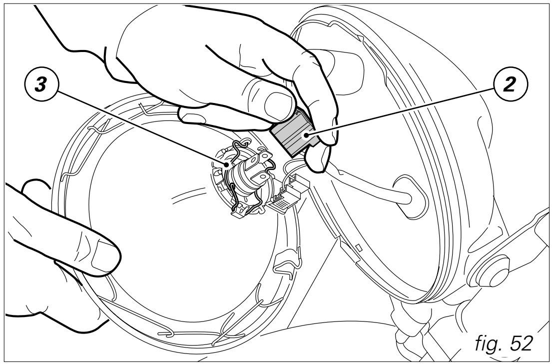


fig. 52

E

Replace the bulb (4, fig. 53).

Note

Never touch the transparent body of the new bulb with your fingers or it will blacken resulting in reduced bulb brilliancy.

Insert the locating pegs of the bulb base into their seats to obtain correct alignment; hook the clip (3, fig. 52) to the headlamp holders.

Reconnect the cables.

To change the parking light bulb, withdraw the relevant connector. The bulb (5, fig. 54) is of the bayonet-type: press and rotate anti-clockwise to remove. Fit the spare bulb by pressing and turning clockwise until it clicks in place. Fit the bulb holder again and assemble the rim-reflector assembly.

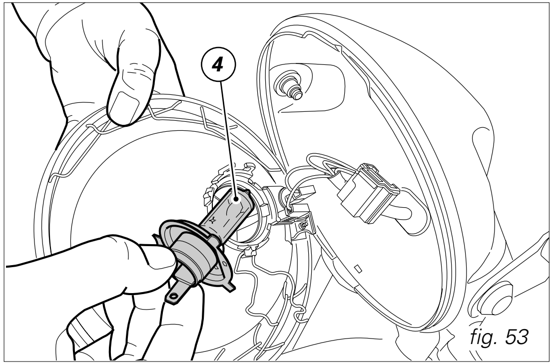


fig. 53

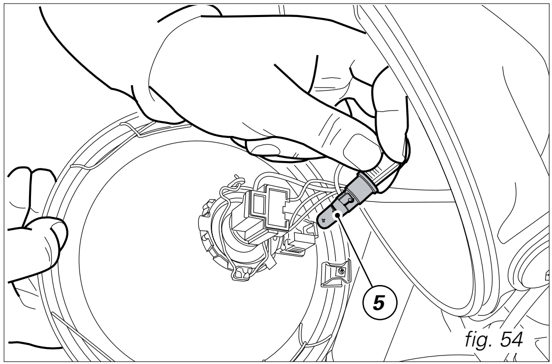


fig. 54

Turn indicators *(fig. 55)*
Remove the screw (1) and detach the glass (2) from the body.
The bulb is of the bayonet-type: press and rotate anti-clockwise to remove. Fit the spare bulb by pressing and turning clockwise until it clicks. Refit the glass sliding the small tab (A) into the suitable slot in the indicator body. Tighten the screw (1).

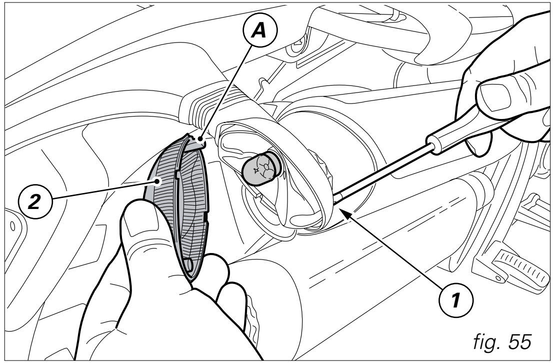


fig. 55

Stop light *(fig. 56)*
To replace the stop and parking light bulb, unscrew the two screws (1) that secure the glass (2). Remove the glass. The bulb is of the bayonet-type: press and rotate anti-clockwise to remove. Fit the spare bulb by pressing and turning clockwise until it clicks. Refit the glass.

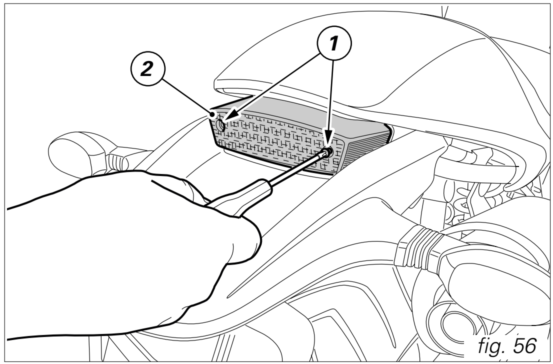


fig. 56

E

E

Number plate light *(fig. 57)*
To expose the number plate bulb (3), withdraw the lamp holder from inside, then extract the bulb and replace it.

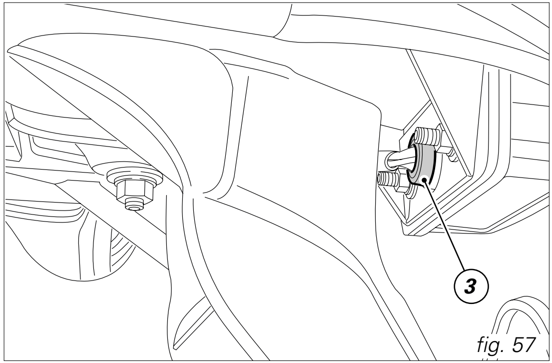


fig. 57

Headlamp alignment *(fig. 58)*
When checking headlamp alignment, put the motorcycle upright. Tyres should be inflated at the correct pressure and one person should be sitting astride the motorcycle, keeping it at right angles to its longitudinal axis and opposite a wall or a screen, 10 meters apart from it. Then draw a horizontal line dictated by headlamp center and a vertical one in line with the longitudinal axis of motorcycle.
If possible, perform this check in dim light.
Switch on the low beam:
the height of the light spot (measured at the upper limit between dark and lighted-up area) should not exceed 9/10th of the height from ground of headlamp center.

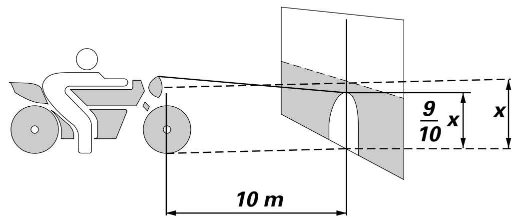


fig. 58

Note

*The procedure described here is in compliance with the "Italian Standard" establishing the maximum height of the light beam.
Owners in other countries will adapt said procedure to the provisions in force in their countries.*

The height of the light beam can be corrected using the screws (1, fig. 59) that secure the headlamp to the side supports.

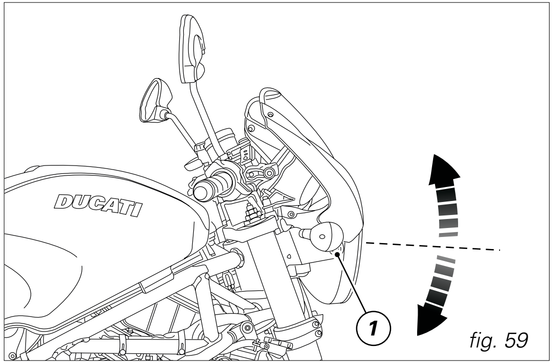


fig. 59

E

E

Tyres

Front pressure
2.1 bar - 2.3 Kg/sq cm
Rear pressure:
2.2 bar - 2.4 Kg/sq cm
As tyre pressure is affected by temperature and altitude variations, you are advised to check and adjust it whenever you are riding in areas where ample variations in temperature or altitude occur.

Important
Check and set tyre pressure when tyres are cold.

To avoid front wheel rim distortion, when riding on bumpy roads, increase tyre pressure by 0.2 - 0.3 bar.

Tyre repair or replacement

In the event of a tiny puncture, tubeless tyres will take a long time to deflate, as they tend to keep air inside. If you find low pressure on one tyre, check the tyre for punctures.

Warning
A tyre must be replaced when punctured. Replace tyres using recommended standard tyres only.
Be sure to tighten the valve caps securely to avoid leaks when riding. Never use tube type tyres. Failure to heed this warning may lead to sudden tyre bursting and to serious danger to rider and passenger.

After replacing a tyre, the wheel should be balanced.

Important
Do not remove or shift the wheel balancing weights.

Note
If tyres need replacing, contact a Ducati Dealer or authorized workshop to make sure wheels are removed and refitted correctly.

Minimum tread depth

Measure tread depth (S, fig. 60) at the point where tread is most worn down. It should not be less than 2 mm and anyway not below the legal limit.

Important

Visually inspect the tyres at regular intervals for detecting cracks or cuts, on the side walls especially, bulges or large spots that are indicative of internal damage. Replace them if badly damaged.

Remove any stones or other foreign bodies caught in the tread.

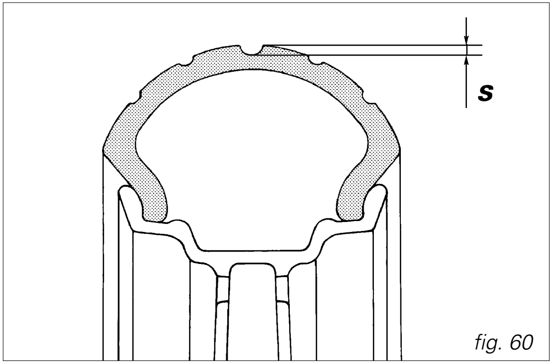


fig. 60

E

Checking engine oil level *(fig. 61)*

Engine oil level can be checked through the sight glass (1) provided on the clutch cover.
When checking oil level, the motorcycle should be upright and the engine cold. Allow a few minutes for oil to settle to a steady level after stopping the engine. Oil level should be between the marks near the sight glass. Top up oil level with SHELL Advance Ultra 4, if low.
Undo the filler plug (2) and top up to correct level. Refit the plug.

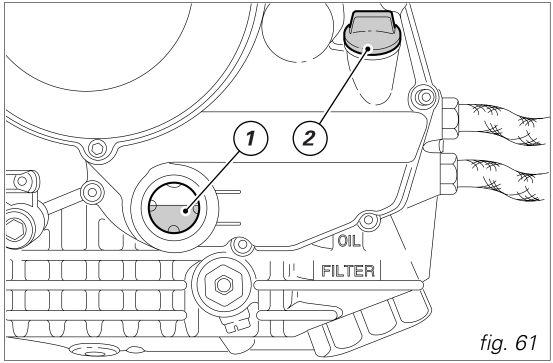


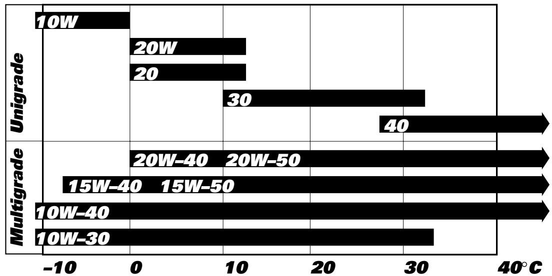
fig. 61

Important

Engine oil and oil filters must be changed by a Ducati dealer or authorized workshop at regular intervals, as specified in the routine maintenance chart (see Warranty Card).

Viscosity

SAE 10W-40
The other viscosity degrees indicated in the table can be used if the local average temperature is within the limits specified for that oil viscosity.



Cleaning and replacing the spark plugs *(fig. 62)*
Spark plugs are essential to smooth engine running and should be checked at regular intervals.
This is done quite easily and quickly and provides a good measure of engine condition.
Remove the spark plug caps and spark plugs from the cylinder head using the wrench supplied with the bike.
Check the color of the insulating ceramic material of the central electrode: a light brown, even color is a sign of good engine condition. If color has altered or you find any dark deposits, change the spark plug and report this to a Ducati dealer or authorized workshop.
Check wear on the central electrode. If it looks worn out or has a vitreous appearance, change the spark plug.
Check electrode gap: it should be 0.6-0.7 mm.

Important
If the gap needs adjusting, be very careful when bending the side electrode. If gap is too wide or too close, engine performance will be affected. This could also cause difficult starting or irregular idling.
Clean the electrode and the insulating material accurately using a small metal brush and check seal condition.
Clean the seat in the cylinder head. Be careful not to let any foreign matters fall into the combustion chamber.

Refit spark plug into cylinder head. Snug it finger-tight until it is fully seated into the head. Tighten the spark plug at 20 Nm. If you do not have a torque wrench, you can use the wrench supplied with the tool kit to tighten the spark plug an additional 1/2 turn.

Important
Never use spark plugs with a heat rating other than recommended or a thread length other than standard. Spark plugs should be tightened firmly.

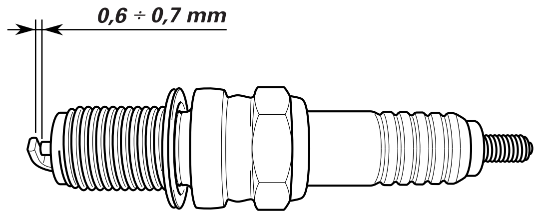


fig. 62

Cleaning the motorcycle

To preserve the finish of metal parts and paintwork, wash and clean your motorcycle at regular intervals, anyway according to the road conditions you ride in.
Use specific products only. Prefer biodegradable products. Avoid aggressive detergents or solvents.

Important

Do not wash your motorcycle right after use. When the motorcycle is still hot, water drops will evaporate faster and spot hot surfaces.
Never clean the motorcycle using hot or high-pressure water jets. Cleaning the motorcycle with water cleaners may lead to seizure or severe failure of forks, wheel shafts, electric system, fork seals, air inlets and exhaust silencers and adversely affect the operation of motorcycle safety features.

Clean off stubborn dirt or exceeding grease from engine parts using a degreasing agent. Be sure to avoid contact with drive parts (chain, sprockets, etc.)
Rinse with warm water and dry all surfaces with chamois leather.

Warning

Braking performance may be impaired immediately after washing the motorcycle.
Never grease or lubricate the brake discs. Loss of braking and further accidents may occur. Clean the discs with an oil-free solvent.

Storing the bike away

If the motorcycle is to be left unridden over long periods, it is advisable to carry out the following operations before storing it away:
clean the motorcycle;
empty the fuel tank;
pour a few drops of engine oil into the cylinders through the spark plug seats, then crank the engine by hand a few times so a protective film of oil will spread on cylinder inner walls;
place the motorcycle on the service stand;
disconnect and remove the battery. Battery should be checked and charged whenever the motorcycle has been left unridden for over a month;
protect the motorcycle with a suitable canvas available from Ducati Performance. This will protect paintwork and let condensate breathe out.

Important notes

Some countries - such as France, Germany, Great Britain, Switzerland and so on - have compulsory emission and noise standards.
Carry out any required inspection at regular intervals and replace any parts using Ducati original spare parts complying with local law.

TECHNICAL DATA

Overall dimensions *(mm) (fig. 63)*

Weights

Dry weight:
193 kg.
Carrying full load:
390 kg.

Warning
Failure to observe weight limits could result in poor handling and impair the performance of your motorcycle, and you may lose control of the motorcycle.

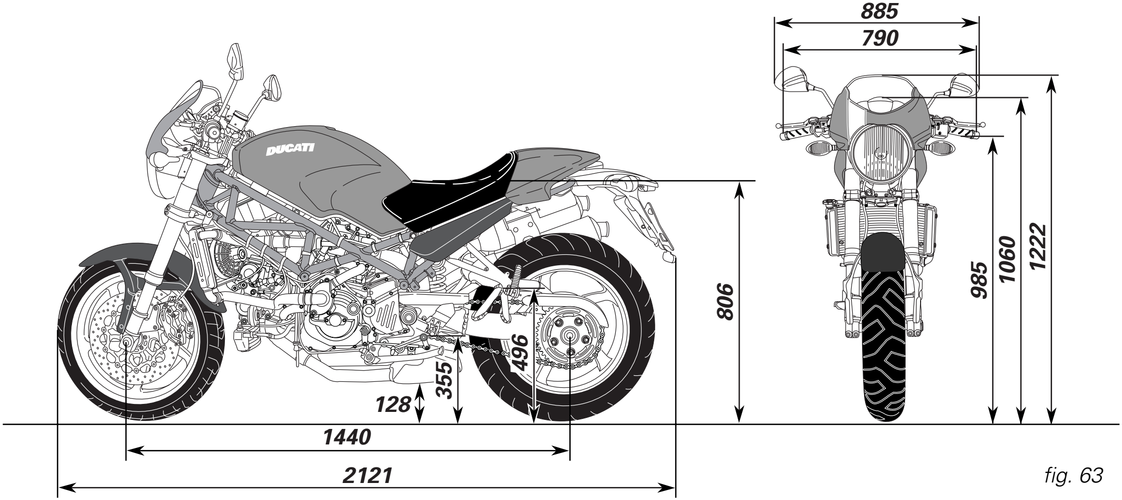


fig. 63

Top-ups	Type	cu. dm. (liters)
Fuel tank, including a reserve of 3.5 cu dm (liters)	Unleaded fuel 95 fuel octane rating (at least)	15
Lubrication circuit	SHELL Advance Ultra 4	3.4
Front/Rear brake and clutch circuits	SHELL-Advance Brake DOT 4	–
Protectant for electric contacts	SHELL-Advance Contact Cleaner	–
Front fork	SHELL-Advance Fork 7.5 or Donax TA	0.492 (each leg)
Cooling circuit	Antifreeze SHELL - Advance Coolant or GLYCO SHELL 35-40% + water	2.7

Important
Additives to fuel or lubricants are not allowed.

E

E

Engine

Twin cylinder, four-stroke, 90° "L" type, longitudinal.
Bore mm:
94.
Stroke mm:
66.
Total displacement cu.cm.:
996.
Compression ratio:
11.6±0.5:1.
Max. power at crankshaft (95/1/EC):
83.4 kW - 113 HP at 8750 rpm.
Max torque at crankshaft (95/1/EC):
95.5 Nm (9.68 Kgm) at 7000 rpm.

Timing system

Desmodromic *with four valves per cylinder, operated by eight rockers (4 opening rockers and 4 closing rockers) and two overhead camshafts. It is operated by the crankshaft through spur gears, belt rollers and toothed belts.*

Desmodromic timing system *(fig. 64)*
1) Opening (or upper) rocker;
2) opening rocker shim;
3) split rings;
4) closing (or lower) rocker shim;
5) return spring for lower rocker;
6) closing (or lower) rocker;
7) camshaft;
8) valve.

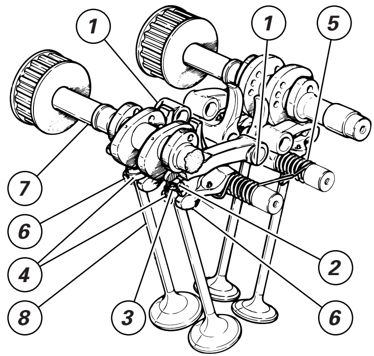


fig. 64

Performance data
Maximum speed in any gear should be reached only after a correct running-in period with the motorcycle properly serviced at the recommended intervals.
Max. speed (rider alone):
240 Km/h.

Speed limits
Above is the maximum speed limit that can be reached after the running-in period.

Important
Failure to comply with these limits releases Ducati Motor Holding S.p.A. from any liability whatsoever for resulting engine malfunction or reduced life-span.

Spark plugs
Make: CHAMPION
Type: RA 59 GC
Make: NGK
Type: DCPR9EVX

Brakes

Front brake
Type:
drilled steel disc.
No. 2 discs.
Disc diameter: 320 mm
Hydraulically operated by a control lever on right handlebar.
Disc thicknes 5±0,1 mm
Braking surface, 44 sq cm.
Brake calipers with separate pistons.
Make and type: BREMBO 30/34-4 pistons.
Friction material: TOSHIBA TT 2802
Master cylinder type: PSC 16.

Rear brake
Type:
fixed drilled steel disc
Disc diameter: 245 mm
Hydraulically operated by a pedal on R.H. side
Disc thicknes 6±0,1 mm
Braking surface: 25 sq cm
Brake caliper: cylinder Ø 32 mm
Make and type: BREMBO P 2.I05N.
Friction material: FERIT I/D 450 FF.
Master cylinder type: PS 11B.

Warning
Brake fluid can dissolve paintwork and cause severe eye and skin injuries in the event of accidental spilling. Wash the affected area with abundant running water.

Transmission

Clutch:
multiple-disk dry clutch;
operated by a control lever on left handlebar.
Drive is transmitted from engine to gearbox main shaft via spur gears.
Ratio:
32/59.
Gearbox:
6-speed;
with constant mesh gears, gear change pedal on left side of motorcycle.

Front/rear sprocket ratio:
15/42.
Total gear ratios:
1st gear 15/37.
2nd gear 17/30.
3rd gear 20/27.
4th gear 22/24.
5th gear 24/23.
6th gear 28/24.
Drive chain from gearbox to rear wheel.

Make:DID
Type: 525 VL4.
Size: 5/8"x5/16"
Links: 104.

Important
The above gear ratios are the homologated ones and under no circumstances must they be modified.

However, if you wish to tune up your motorcycle for competitive trials, you may refer to Ducati Motor Holding S.p.A. who will be glad to provide information about the special ratios available. Relevant instructions and original spare parts are available from your local dealer or authorized workshop.

Warning
If the rear sprocket needs replacing, contact a Ducati Dealer or an authorized workshop. If improperly replaced, this component could seriously endanger your safety and that or your passenger, and cause irreparable damage to your motorcycle.

Frame
Tubular trellis frame with upper section made of high-strength steel.
Steering angle (on each side): 27°
Trail: 96 mm
Headstock angle: 24°

Wheels
Five-spoke, light-alloy rims.

Front wheel
Make: MARCHESINI
Dimensions: 3.50x17"

Rear wheel
Make: MARCHESINI
Dimensions: 5.50x17".
Both wheel spindles can be removed.

Tyres

Front tyre
Tubeless, radial tyre.
Size: 120/70-ZR17.

Rear tyre
Tubeless, radial tyre.
Size: 180/55-ZR17.

Suspensions

Front suspension
Hydraulic upside-down fork.
The fork is provided with outer adjuster for rebound, compression, and preload (for inner springs of fork legs).
Stanchion diameter:
43 mm
Travel along leg axis:
130 mm

Rear
Of the progressive type, thanks to a rocker arm connecting frame and upper pivot point of the shock absorber. The shock absorber enables the adjustment of rebound and compression damping and spring preload. At the bottom pivot point it is connected to the swingarm, which is made of steel.
The swingarm hinges on a pivot pin passing through the engine. The whole system gives the bike excellent stability.
Travel:
65 mm
Rear wheel travel:
148 mm

Note
Never modify settings which may alter those technical features which are essential for the motorcycle homologation.

E

E

Electric system

Basic electric items are:

***Round headlamp** with iodine double filament bulb, **12V-55/60W bulb**.*
***Parking light** with **12V-5W** bulb.*
***Electric controls** on handlebar.*
***Turn indicators, 12V-10W** bulbs.*
Warning horn.
Stop light switches.
Battery, 12V-10 Ah.
Generator, 12V-520W.
***Electronic voltage regulator,** protected by a **40 A** fuse.*
Starter motor, 12V-0.7 kW.
***Tail light, 12V-5/21W** double-filament bulb for rear stop light and **tail light**, **12V-5W** bulb for number plate light.*

Note
See "Replacing bulbs" on page 51 for relevant instructions.

Fuses

The main fuse box is located under the fuel tank.
To expose the fuses, take off the box protective cover (1, fig. 65). Mounting position and ampere capacity are marked on it.
The fuse located near the battery protects the electronic regulator.
Remove the fuse cap (2, fig. 67) to expose it.

A blown fuse is identified by the interrupted inner filament (3, fig. 66).

Important
*Switch the ignition key to **OFF** before replacing the fuse to avoid possible short circuits.*

Warning
Never use a fuse with a rating other than specified. Failure to observe this rule may damage the electric system or even lead to fire.

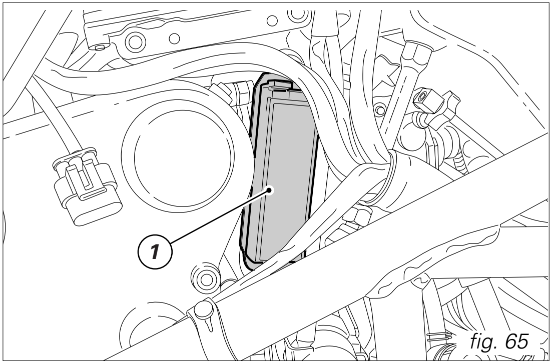


fig. 65

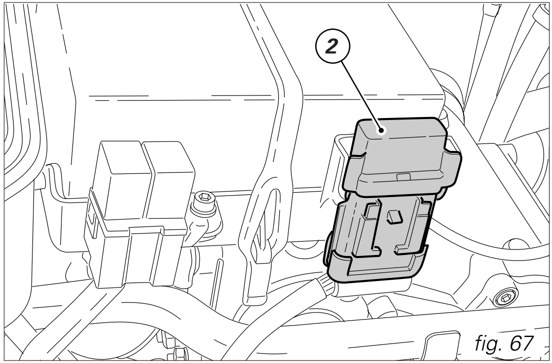


fig. 67

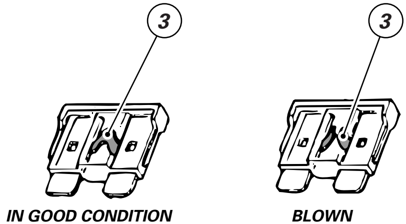


fig. 66

E

E

Legend of the wiring diagram of electric system/ignition

1) R.H. switch
2) Transponder antenna
3) Key-operated switch
4) Ignition relay
5) Fuse box
6) Starter motor
7) Starter solenoid
8) Battery
9) Regulator protection fuse
10) Regulator
11) Generator
12) Rear, right-turn indicator
13) Tail light
14) Number plate light
15) Rear, left-turn indicator
16) Fuel tank
17) Self-diagnosis connector
18) Speed sensor
19) Horizontal cylinder coil
20) Vertical cylinder coil
21) Horizontal cylinder spark plug
22) Vertical cylinder spark plug
23) Horizontal cylinder injector
24) Vertical cylinder injector
25) Throttle position sensor
26) Timing/engine rpm sensor
27) Side stand switch
28) 5.9 M CPU
29) Injection relay
30) Neutral light switch
31) Oil pressure switch
32) Rear STOP light switch
33) Front STOP light switch
34) L.H. switch
35) Air temperature/pressure sensor
36) Instruments
37) Front left-turn indicator
38) Horn
39) Headlamp
40) Front right-turn indicator
41) CPU water temperature sensor
42) Instrument water temperature sensor
43) Clutch switch
44) R.H. fan
45) L.H. fan

Wire color coding

B *Blue*
W *White*
V *Violet*
Bk *Black*
Y *Yellow*
R *Red*
Lb *Light blue*
Gr *Grey*
G *Green*
Bn *Brown*
O *Orange*
P *Pink*

Legend of fuse box *(5)*

Pos.	*Description*	*Rat.*
1-9	*Main switch*	*30 A*
2-10	*Fuel pump, injectors, coils*	*20 A*
3-11	*Key sense*	*10 A*
4-12	*CPU power supply*	*3 A*
5-13	*Passing*	*7.5 A*
6-14	*Parking lights, high and low beams, instrument panel lights*	*15 A*
7-15	*Stop, warning horn, speed sensor*	*10 A*
8-16	*Fans*	*7.5 A*

Note
The wiring diagram is at the end of this manual.

MONSTER S4R VERSIONS

Monster S4R

Available colors:
Metal-color frame and wheel rims matching the following colors:
Ducati anniversary red 473.101 (PPG);
Ducati yellow 473.201 (PPG);
Polished black 248.514 (PPG).

Metal-color frame and fluo red wheel rims matching the following colors:
*metallized dark grey * 0017 (PPG).*

Blue frame and white wheel rims matching the following colors:
blue 291.800 (PPG) with white strip D753 (PPG).

Black frame and wheel rims matching the following colors:
*orange *0024 (PPG) with black strip D789 (PPG).*

E

FOR UNITED STATES OF AMERICA VERSION ONLY

E USA

Reporting of safety defects

If you believe that your vehicle has a defect which could cause a crash or could cause injury or death, you should immediately inform the National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) in addition to notifying Ducati North America. If NHTSA receives similar complaints, it may open an investigation, and if it finds that a safety defect exists in a group of vehicles, it may order a recall and remedy campaign. However, NHTSA cannot become involved in individual problems between you, your dealer, or Ducati North America. To contact NHTSA, you may either call the Auto Safety Hotline toll-free at 1-800-424-9393 (or 366-0123 in Washington, D.C. area) or write to: NHTSA, U.S. Department of Transportation, Washington, D.C. 20590. You can also obtain other information about motor vehicle safety from the Hotline.

Safety warnings

Traffic Rules vary from jurisdiction to jurisdiction. Know the regulations in your jurisdiction before riding this motorcycle.

Warning

This motorcycle is designed and intended for use on streets and other smooth, paved areas only. Do not use this motorcycle on unpaved surfaces. Such use could lead to upset or other accident.

Noise emission warranty

Ducati Motor S.p.A. warrants that this exhaust system, at the time of sale, meets all applicable U.S. EPA Federal noise standards. This warranty extends to the first person who buys this exhaust system for purposes other than resale, and to all subsequent buyers. Warranty claims should be directed to: Ducati North America, Inc., 237 West Parkway, Pompton Plains, New Jersey, 07444-1028 Tel: 001.973.839-2600 • Fax: 001.973.839-2331.

Noise and exhaust emission control system information

Source of Emissions

The combustion process produces carbon monoxide and hydrocarbons. Control of hydrocarbons is very important because under certain conditions, they react to form photochemical smog when subjected to sunlight. Carbon monoxide does not react in the same way, but is toxic. Ducati utilizes lean carburetor settings and other systems to reduce carbon monoxide and hydrocarbons.

Exhaust Emission Control System

The Exhaust Emission Control System is composed of lean carburetor settings, and no adjustments should be made except idle speed adjustments with the throttle stop screw. The Exhaust Emission Control System is separate from the crankcase emission control system.

Crankcase Emission Control System

The engine is equipped with a closed crankcase system to prevent discharging crankcase emissions into the atmosphere. Blow-by gas is returned to the combustion chamber through the air cleaner and the throttle body.
Evaporative Emission Control System
California motorcycles are equipped with an evaporative emission control system which consists of a charcoal canister and associated piping. This system prevents the escape of fuel vapors from the throttle body and fuel tank.

E

USA

Tampering warning

Tampering with Noise Control System Prohibited. Federal Law prohibits the following acts or causing thereof:
(1) the removal or rendering inoperative by any person, other than for purposes of maintenance, repair, or replacement, of any device or element of design incorporated into any new vehicle for the purpose of noise control prior to its sale or delivery to the ultimate purchaser or while it is in use; or
(2) the use of the vehicle after such device or element of design has been removed or rendered inoperative by any person.

Among those acts presumed to constitute tampering are the acts listed below:
(1) Removal of, or puncturing the muffler, baffles, header pipes or any other component which conducts exhaust gases.
(2) Removal or puncturing of any part of the intake system.
(3) Lack of proper maintenance.
(4) Replacing any moving part of the vehicle, or parts of the exhaust or intake system, with parts other than those specified by the manufacturer.
This product should be checked for repair or replacement if the motorcycle noise has increased significantly through use. Otherwise, the owner may become subject to penalties under state and local ordinances.

Problems that may affect motorcycle emissions
If you are aware of any of the following symptoms, have the vehicle inspected and repaired by your local Ducati dealer.
Symptoms:
Hard starting or stalling after starting.
Rough idle.
Misfiring or backfiring during acceleration.
After-burning (backfiring).
Poor performance (driveability) and poor economy.

Riding safety

The points given below are applicable for every day motorcycle use and shoud be carefully observed for safe and effective vehicle operation.

A motorcycle does not provide the impact protection of an automobile, so defensive riding in addition to wearing protective apparel is extremely important.

Do not let protective apparel give you a false sense of security.

Before changing lanes, look over your shoulder to make sure the way is clear. Do not rely solely on the rear view mirror; you may misjudge a vehicle's distance and speed, or you may not see it at all.

When going up steep slopes, shift to a lower gear so that there is plenty of power to spare rather than overloading the engine.

When applying the brakes, use both the front and rear brakes. Applying only one brake for sudden braking may cause the motorcycle to skid and lose control.

When going down long slopes, control vehicle speed by closing the throttle. Use the front and rear brakes for auxiliary braking.

Riding at the proper rate of speed and avoiding unnecessarily fast acceleration are important not only for safety and low fuel consumption but also for long vehicle life and quieter operation.

When riding in wet conditions or on loose roadway surfaces, the ability to maneuver will be reduced. All of your actions should be smooth under these conditions. Sudden acceleration, braking or turning may cause loss of control.

When the roadway is wet, rely more on the throttle to control vehicle speed and less on the front and rear brakes.

The throttle should also be used judiciously to avoid skidding the rear wheel from too rapid acceleration or deceleration.

On rough roads, exercise caution, slow down, and grip the fuel tank with your knees for better stability.

When quick acceleration is necessary as in passing, shift to a lower gear to obtain the necessary power.

Do not down shift at too high an r.p.m. to avoid damage to the engine from overreving.

Avoiding unnecessary weaving is important to the safety of both the rider and other motorists.

Do not exceed the legal speed limit or drive too fast for existing conditions. High speed increases the influence of any condition affecting stability and the loss of control.

Operate motorcycle only at moderate speed and out of traffic until you have become thoroughly familiar with its operation and handling characteristics under all conditions. This is a very high performance motorcycle, designed and intended for use by experienced careful riders only!

A new motorcycle must be operated according to a special break-in procedure (see Running in recommendations).

E

USA

Warning
Before starting engine, check for proper operation of brake, clutch, shifter, throttle controls, correct fuel and oil supply.
Gasoline is extremely flammable and is explosive under certain conditions. Refuell in a well ventilated area with the engine stopped. Do not smoke or allow open flames or sparks when refuelling or servicing the fuel system.
Always close the fuel petcock when the engine is not running to prevent flooding of the throttle body. Do not overfill fuel tank (see instructions page 36).
Motorcycle exhaust contains poisonous carbon monoxide gas. Do not inhale exhaust gases and never run the engine in a closed garage or confined area.
Use only Ducati approved parts and accessories.
This motorcycle was not intended to be equipped with a sidecar or to be used to tow any trailer or other vehicle. Ducati does not manufacture sidecars or trailers and cannot predict the effects of such accessories on handling or stability, but can only warn that the effects will be adverse and any damage to motorcycle components caused by the use of such accessories will not be remedied under warranty.

Warning
Do not ride the motorcycle with helmets attached to the hook; the helmets could cause an accident by distracting the operator or interfering with normal vehicle operation.

Protective apparel
Always wear a helmet. Most motorcycle accident fatalities are due to head injuries.
For safety eye protection, gloves, and high top, sturdy boots should also be worn.
The exhaust system becomes very hot during operation, never touch the exhaust system. Wear clothing that fully covers your legs. Do not wear loose clothing which could catch on the control levers, footrests, wheels, or chain.
Any amount of alcohol will significantly interfere with your ability to safely operate your motorcycle. Don't drink and ride.

Vehicle identification number (VIN);
Every Ducati motorcycle is identified by two identification numbers (see page 9). Figure A specifically shows the frame identification numbers.

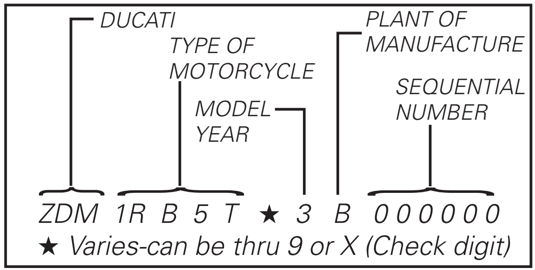


fig. A

E USA

Label location *(fig. B)*

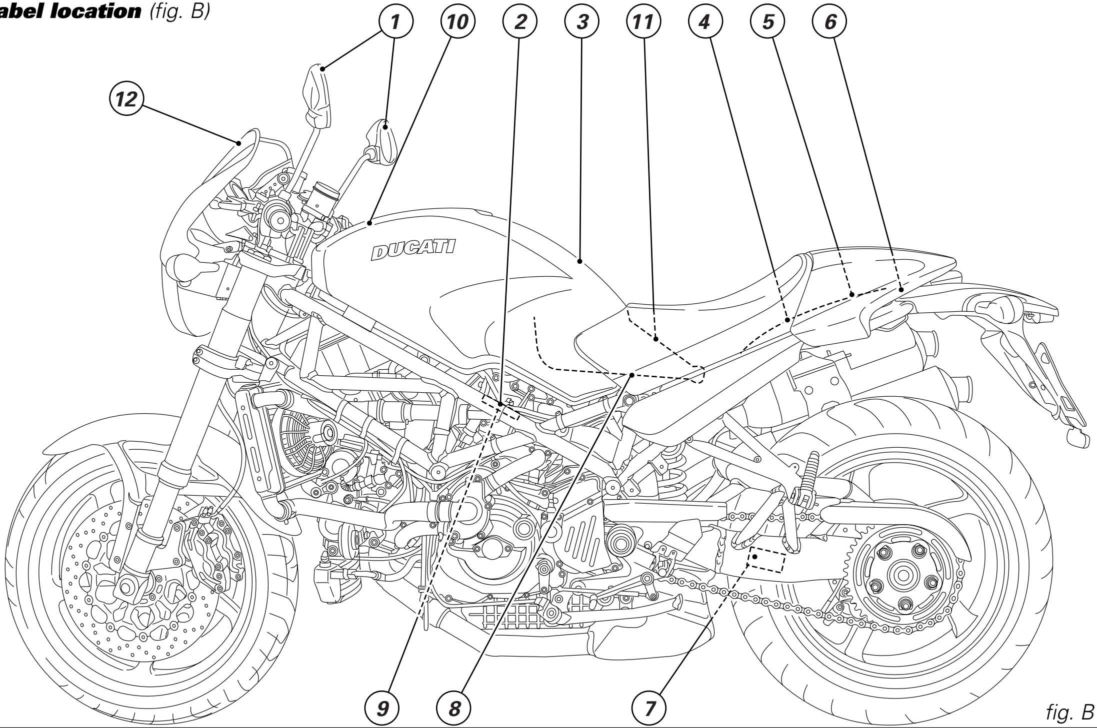


fig. B

OBJECT IN MIRROR ARE
CLOSER THAN THEY APPEAR
Cod. 433 1 166 1A

1

Manufactured by **DUCATI** *MOTOR spa* DATE: /

GVWR: Lbs (kg)
GAWR front: Lbs (kg) with tire, RIM at PSI cold.
GAWR rear: Lbs (kg) with tire, RIM at PSI cold.
This vehicle conforms to all applicable Federal Motor Vehicle Safety standards in effect on the date of manufacture shown above. Type classification: Motorcycle

Vehicle I.D. No.:
Cod. 432 1 234 1A

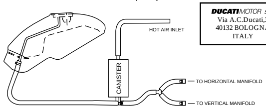
2

WARNING YOUR DUCATI MOTORCYCLE IS EQUIPPED WITH A WARNING LIGHT FLASHING WHEN THE SIDE STAND IS LOWERED (ON)
HEWEVER, IT IS THE RIDER'S RESPONSIBILITY TO INSURE THAT THE SIDE STAND IS STOWED COMPLETELY BEFORE STARTING OUT. FAILURE TO OBSERVE THIS WARNING COULD RESULT IN AN UPSED AND CONSEQUENT SERIOUS BODILY

3

VEHICLE EMISSION CONTROL LABEL
Engine displacement : cc. Engine family :
This vehicle conforms to U.S. EPA and California regulations
Applicable to model year new motorcycles.
Evap family :

DUCATI *MOTOR spa*
Via A.C.Ducati,3
40132 BOLOGNA
ITALY



4

VEHICLE EMISSION CONTROL INFORMATION

Engine displacement:
Engine family:
Engine exhaust control system:

THIS VEHICLE CONFORMS TO U.S. EPA REGULATIONS APPLICABLE TO 1998 MODEL YEAR NEW MOTORCYCLES

ENGINE TUNE-UP SPECIFICATIONS

ITEM	SPECIFICATIONS	INSTRUCTIONS
IGNITION TIMING:	¡ bTDC at idle speed	No adjustment
IDLE SPEED (RPM):	–	No adjustment
IDLE MIXTURE:		No adjustment
VALVE CLEARANCE (in & ex):	Opening – mm Closing – mm	See Service Manual
SPARK PLUG: CHAMPION		
SPARK PLUG GAP (mm): 0.5 0.6	OIL: SAE 20W50 FUEL: Unleaded gasoline	

DUCATI *MOTOR spa* - BOLOGNA - ITALY

5

VEHICLE EMISSION CONTROL INFORMATION

Engine displacement:
Engine family:
Engine exhaust control system:
Evap family:

THIS VEHICLE CONFORMS TO U.S. EPA AND CALIFORNIA REGULATIONS APPLICABLE TO 1998 MODEL YEAR NEW MOTORCYCLES AND IS CERTIFIED TO 1.4 HC G / KM ENGINE FAMILY EXHAUST EMISSION STANDARD IN CALIFORNIA

ENGINE TUNE-UP SPECIFICATIONS

ITEM	SPECIFICATIONS	INSTRUCTIONS
IGNITION TIMING:	¡ bTDC at idle speed	No adjustment
IDLE SPEED (RPM):	– mm	No adjustment
IDLE MIXTURE:		No adjustment
VALVE CLEARANCE (in & ex):	Opening – mm Closing – mm	See Service Manual
SPARK PLUG: CHAMPION		
SPARK PLUG GAP (mm): 0.5 0.6	OIL: SAE 20W50 FUEL: Unleaded gasoline	

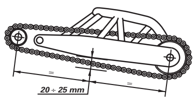
DUCATI *MOTOR spa* - BOLOGNA - ITALY

5

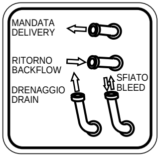
HELMET HOLDER
UNDER THE SEAT

6

Tensione catena (sul cavalletto laterale)
Chain Tension Adjustment (on side stand)



7



8

ATTENZIONE! Per evitare perdite di carburante dal tubo di sfiato, evitate di sollevare il serbatoio quando questo pieno oltre la metà.

ATTENTION! To avoid fuel leaks from the breather pipe, do not lift the tank when it is more than half luk.

11

WARNING
DO NOT ATTEMPT TO LOOK THROUGH THIS FAIRING. THIS IS NOT A WINDSHIELD, BUT AN AERODYNAMIC FAIRING ONLY; FAILURE TO OBSERVE THIS WARNING COULD RESULT IN A COLLISION OR UPSET AND CONSEQUENT SERIOUS BODILY INJURY.
Cod. 433 1 165 1A

12

MOTORCYCLE NOISE EMISSION CONTROL INFORMATION
THIS MOTORCYCLE,
MEETS EPA NOISE EMISSION REQUIREMENTS OF ¡BA AT PM BY THE FEDERAL TEST PROCEDURE.
MODIFICATIONS WHICH CAUSE THIS MOTORCYCLE TO EXCEED FEDERAL NOISE STANDARDS ARE PROHIBITED BY FEDERAL LAW.
SEE OWNER'S MANUAL.
Cod. 432 1 233 1A

9

CAUTION
NEVER FILL TANK SO FUEL LEVEL RISES INTO FILLER NECK. IF TANK IS OVERFILLED, HEAT MAY CAUSE FUEL TO EXPAND AND FLOW INTO EVAPORATIVE EMISSION CONTROL SYSTEM RESULTING IN HARD STARTING AND ENGINE HESITATION.

10

California evaporation emission system
(fig. C):

Important
In the event of fuel system malfunction, contact Ducati's authorized Service Centres.

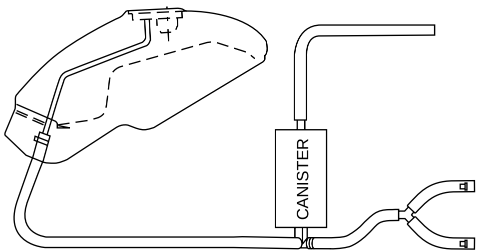


fig. C

Ducati limited warranty on emission control system
Ducati North America, Inc., 237 West Parkway, Pompton Plains, New Jersey 07444-1028 warrants that each new 1998 and later Ducati motorcycle, that includes as standard equipment a headlight, tail-light and stoplight, and is street legal:
A) is designed, built and equipped so as to conform at the time of initial retail purchase with all applicable regulations of the United States Environmental Protection Agency, and the California Air Resources Board; and
B) is free from defects in material and workmanship which cause such motorcycle to fail to conform with applicable regulations of the United States Environmental Protection Agency or the California Air Resources Board for a period of use, depending on the engine displacement,of 12,000 kilometers (7,456 miles), if the motorcycle's engine displacement is less than 170 cubic centimeters; of 18,000 kilometers (11,185 miles), if the motorcycle's engine displacement is equal to or greater than 170 cubic centimeters but less than 280 cubic centimeters; or of 30,000 kilometers (18,641 miles), if the motorcycle's engine displacement is 280 cubic centimeters or greater; or 5 (five) years from the date of initial retail delivery, whichever first occurs.

I. Coverage

Warranty defects shall be remedied during customary business hours at any authorized Ducati motorcycle dealer located within the United States of America in compliance with the Clean Air Act and applicable regulations of the United States Environmental Protection Agency and the California Air Resources Board. Any part or parts replaced under this warranty shall become the property of Ducati.

In the state of California only, emissions related warranted parts are specifically defined by that state's Emissions Warranty Parts List. These warranted parts are: carburetor and internal parts; intake manifold; fuel tank, fuel injection system; spark advance mechanism; crankcase breather; air cutoff valves; fuel tank cap for evaporative emission controlled vehicles; oil filler cap; pressure control valve; fuel/vapor separator; canister; igniters; breaker governors; ignition coils; ignition wires; ignition points, condensers, and spark plugs if failure occors prior to the first scheduled replacement, and hoses, clamps, fittings and tubing used directly in these parts. Since emission related parts may vary from model to model, certain models may not contain all of these parts and certain models may contain functionally equivalent parts.

In the state of California only, Emission Control System emergency repairs, as provided for in the California Administrative Code, may be performed by other than an authorized Ducati dealer. An emergency situation occurs when an authorized Ducati dealer is not reasonably available, a part is not available within 30 days, or a repair is not complete within 30 days. Any replacement part can be used in an emergency repair. Ducati will reimburse the owner for the expenses, including diagnosis, not to exceed Ducati's suggested retail price for all warranted parts replaced and labor charges based on Ducati's recommended time allowance for the warranty repair and the geographically appropriate hourly labor rate. The owner may be required to keep receipts and failed parts in order to receive compensation.

II. Limitations

This Emission Control System Warranty shall not cover any of the following:

A. Repair or replacement required as a result of
(1) accident,
(2) misuse,
(3) repairs improperly performed or replacements improperly installed,
(4) use of replacement parts or accessories not conforming to Ducati specifications which adversely affect performance and/or
(5) use in competitive racing or related events.

B. Inspections, replacement of parts and other services and adjustments required for routine maintenance.

C. Any motorcycle on which odometer mileage has been changed so that actual mileage cannot be readily determined.

E

USA

III. Limited liability

A. The liability of Ducati under this Emission Control Systems Warranty is limited solely to the remedying of defects in material or workmanship by an authorized Ducati motorcycle dealer at its place of business during customary business hours. This warranty does not cover inconvenience or loss of use of the motorcycle or transportation of the motorcycle to or from the Ducati dealer. Ducati shall not be liable for any other expenses, loss or damage, whether direct, incidental, consequential or exemplary arising in connection with the sale or use of or inability to use the Ducati motorcycle for any purpose. Some states do not allow the exclusion or limitation of any incidental or consequential damages, so the above limitations may not apply to you.

B. No express emission control system warranty is given by Ducati except as specifically set forth herein. Any emission control system warranty implied by law, including any warranty of merchantability or fitness for a particular purpose, is limited to the express emission control systems warranty terms stated in this warranty. The foregoing statements of warranty are exclusive and in lieu of all other remedies. Some states do not allow limitations on how long an implied warranty lasts so the above limitation may not apply to you.

C. No dealer is authorized to modify this Ducati Limited Emission Control Systems Warranty.

IV. Legal rights

This warranty gives you specific legal rights, and you may also have other rights which vary from state to state.

V. *This warranty is in addition to the Ducati limited motorcycle warranty.*

VI. Additional information

Any replacement part that is equivalent in performance and durability may be used in the performance of any maintenance or repairs. However, Ducati is not liable for these parts. The owner is responsible for the performance of all required maintenance. Such maintenance may be performed at a service establishment or by any individual. The warranty period begins on the date the motorcycle is delivered to an ultimate purchaser.

Ducati North America, Inc.
237 West Parkway
Pompton Plains, New Jersey, 07444-1028
001.973.839-2600

ROUTINE MAINTENANCE RECORD

km	Ducati Service Name	Mileage	Date
1,000			
10,000			
20,000			
30,000			
40,000			
50,000			

E

USA

Manuel d'utilisation et d'entretien

DUCATI MONSTER S4R

F

F

Nous sommes heureux de vous accueillir parmi les Ducatistes et nous vous félicitons de l'excellent choix que vous venez de faire. Nous pensons que vous utiliserez votre moto non seulement comme moyen de transport habituel, mais également pour des longues randonnées : Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite donc qu'elles soient toujours agréables et amusantes. Pour améliorer sans cesse le service que nous vous offrons, Ducati Motor Holding S.p.A. vous conseille de suivre de près les simples règles énoncées dans ce Manuel, tout particulièrement pour le rodage : vous serez ainsi sûrs que votre moto sera toujours en mesure de vous faire éprouver de sensations fortes.
Contactez nos centres autorisés au service après-vente, en cas de réparation, ou tout simplement pour un conseil.

Amusez-vous bien!

Remarque
La Société Ducati Motor Holding S.p.A. décline toute responsabilité pour les erreurs pouvant s'être glissées au cours de la rédaction de ce Manuel. Toutes les informations y contenues s'entendent mises à jour à la date de l'impression. Ducati Motor Holding S.p.A. se réserve le droit d'apporter toute modification que le développement évolutif de ces produits puisse entraîner.

Pour la sécurité, la garantie, la fiabilité et la valeur de votre motocycle Ducati n'utilisez que des pièces de rechange d'origine Ducati.

Attention
Ce manuel est à considérer partie intégrante du motocycle et, en cas de vente du motocycle, doit toujours être livré au nouvel acquéreur.

SOMMAIRE

F

INDICATIONS GENERALES

Garantie

Dans votre intérêt et afin de garantir au produit une excellente fiabilité, nous vous conseillons vivement d'avoir recours à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour toute intervention exigeant une expérience technique particulière. Notre personnel, hautement qualifié, dispose de l'outillage nécessaire pour exécuter n'importe quelle intervention, dans les règles de l'art et, surtout, en utilisant uniquement des pièces d'origine Ducati : c'est là une garantie de parfaite interchangeabilité, de bon fonctionnement et de longévité.

Tous les motocycles Ducati sont livrés avec leur carnet de garantie. Cette garantie vient à déchoir si le motocycle est utilisé dans des compétitions sportives.
Pendant la période de garantie aucun élément du motocycle ne devra subir d'interventions non conformes, ni modifications ou remplacements par d'autres non d'origine, sous peine de l'annulation immédiate du droit de garantie.

F

Symboles

Ducati Motor Holding S.p.A. vous invite à lire très attentivement ce manuel, qui vous permettra de vous familiariser avec votre motocycle. De toute manière, si vous avez un doute n'hésitez pas à faire appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Les notions que vous apprendrez se révéleront fort utiles durant les voyages, que Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite paisibles et ludiques, et vous permettront de compter à long terme sur les performances de votre motocycle.
Ce manuel inclut des notes d'information avec des significations particulières.

Attention
Le non-respect des instructions indiquées peut créer une situation de risque et être préjudiciable à l'intégrité physique personnelle, même de manière grave, voire procurer la mort.

Important
Possibilité de porter préjudice au motocycle et/ou à ses composants.

Remarque
Notices complémentaires concernant l'opération en cours.

*Toutes les indications relativement à **droite** ou **gauche** se rapportent à l'ordre de marche du motocycle.*

Informations utiles pour rouler en sécurité

Attention
Lire avant d'utiliser la moto.

Beaucoup d'accidents sont souvent dus à inexpérience de conduite du véhicule. Ne conduisez jamais sans permis ; pour utiliser la moto il faut être titulaire d'un permis de conduire "A".
Ne prêtez pas votre moto à des pilotes sans expérience, dépourvus de permis de conduire "A".
Le pilote et le passager doivent ***toujours*** *porter un casque de protection.*
Ne portez pas des vêtements ni accessoires flottants, pouvant se prendre dans les commandes ou limiter la visibilité.
Ne démarrez pas le moteur dans des endroits fermés. Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent procurer la perte de conscience, voire la mort dans des délais très courts.
Le pilote et le passager doivent appuyer leurs pieds sur les repose-pieds lorsque la moto roule.
Pour être prêt à tout changement de direction ou à toute variation de la chaussée, le pilote doit maintenir ***toujours*** *ses mains sur le guidon, tandis que le passager doit se tenir* ***toujours,*** *de ses deux mains, aux poignées du cadre prévues à cet effet au dessous de la selle.*
Respectez la législation et les règles nationales et locales.
Respectez toujours les limitations de vitesse là où elles sont signalées et, quoi qu'il en soit, ne dépassez ***jamais*** *la vitesse que les conditions de visibilité, de la chaussée ainsi que de la circulation vous permettent d'atteindre.*
Signalez ***toujours*** *et suffisamment à l'avance, au moyen des clignotants de direction, tout virage ou changement de voie.*
Se rendre bien visible en évitant de rouler dans "l'angle mort" des véhicules qui vous précèdent.
Faites très attention aux croisements, en correspondance avec les sorties des aires privées ou parkings et sur les voies d'accélération des autoroutes.
Eteignez toujours le moteur lorsque vous prenez de l'essence et veillez à ce qu'aucune goutte de carburant ne tombe sur le moteur ou sur le tuyau d'échappement.
Ne fumez jamais pendant que vous faites le plein d'essence.
Lorsque vous prenez de l'essence, vous pouvez respirer des vapeurs nuisibles à votre santé. Si des gouttes de carburant devaient tomber sur votre peau ou sur vos vêtements, lavez-vous illico à l'eau et savon et changez de vêtements.
N'oubliez ***jamais*** *de retirer votre clé quand vous laissez votre moto sans surveillance.*
Le moteur, les tuyaux d'échappement et les silencieux demeurent longtemps chauds.

Attention
Le système d'échappement peut être encore chaud, même après avoir éteint le moteur ; veiller à ce qu'aucune partie du corps ne touche le système d'échappement et que le véhicule ne soit pas garé à proximité de matériaux inflammables (y compris le bois, les feuilles, etc.).

F

Garez votre motocycle de manière à éviter tout risque de choc et à l'aide de sa béquille latérale.
Ne le garez jamais sur un terrain irrégulier ou instable car il pourrait tomber.

Conduite à pleine charge
Ce motocycle a été conçu pour parcourir de longues distances à pleine charge, en toute sécurité.
La répartition des poids sur la moto est très importante afin de maintenir inaltérés ces niveaux de sécurité et d'éviter de se trouver en difficulté lors de manoeuvres rapides et soudaines ou en parcourant des chaussées déformées.

Renseignements sur la charge transportable
Le poids total du motocycle en ordre de marche avec pilote, passager, bagage, et accessoires ultérieurs, ne doit pas dépasser 390 Kg.

F

Tachez de placer les bagages ou les accessoires les plus lourds dans une position du véhicule aussi basse et centrale que possible.
Fixez fermement le bagage aux structures de la moto : un bagage mal fixé peut rendre le motocycle instable.
Ne fixez pas d'éléments volumineux et lourds sur le guidon ni sur le garde-boue avant, puisque cela causerait une instabilité dangereuse au motocycle.

N'insérez pas d'éléments à transporter à l'intérieur des espaces du cadre, car ils pourraient gêner les organes en mouvement du véhicule.

Veillez à ce que les pneus soient gonflés á la pression indiquée à la page 56 et en bon état.

Données d’identification

Deux chiffres, identifiant respectivement le cadre (fig.1) et le moteur (fig. 2), sont indiqués sur chaque motocycle Ducati.

Cadre N°

Moteur N°

Remarque

Ces chiffres identifient le modèle du motocycle et doivent être rappelés sur la commande de pièces détachées.

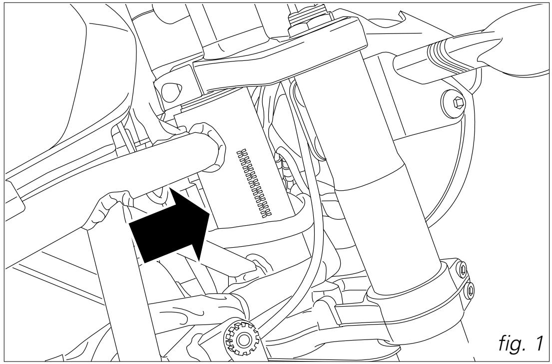


fig. 1

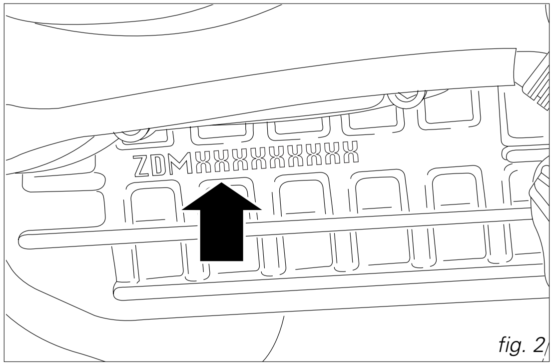


fig. 2

F

COMMANDES POUR LA CONDUITE

Attention

Ce chapitre vous renseigne sur le positionnement et la fonction des commandes nécessaires à la conduite du motocycle. Lisez soigneusement cette description avant d'utiliser quelque commande que ce soit.

Position des commandes pour la conduite du motocycle *(fig. 3)*

1) Tableau de bord
2) Commutateur d'allumage et antivol de direction à clé
3) Commutateur gauche
4) Levier d'embrayage
5) Levier de starter
6) Commutateur droit
7) Poignée des gaz
8) Levier du frein avant
9) Pédale de changement des vitesses
10) Pédale du frein arrière

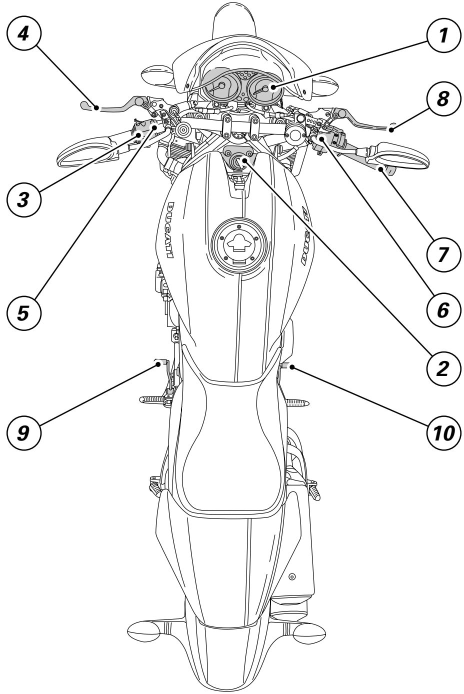


fig. 3

F

Tableau de bord *(fig. 4)*
1) ***Avertisseur lumineux feu de route (bleu)****.*
S'allume pour indiquer que le feu de route est allumé.
2) ***Avertisseur lumineux clignotants de direction (vert)****.*
S'allume et clignote si un clignotant de direction est en fonctionnement.
3) ***Avertisseur lumineux réserve carburant (jaune)****.*
S'allume quand le réservoir est en réserve, il n'y a qu'environ 3,5 litres de carburant.
4) ***Avertisseur lumineux point mort N (vert).***
S'allume si le sélecteur est au point mort.
5) ***Avertisseur lumineux pression d'huile moteur (rouge)****.*
S'allume pour indiquer une pression d'huile moteur insuffisante. Il doit s'allumer lorsque le commutateur d'allumage est déplacé sur ***ON****, mais doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur.*
Cet avertisseur peut s'allumer brièvement si le moteur atteint une température élevée, mais il devrait s'éteindre lorsque le régime de rotation augmente.

Important
N'utilisez pas le motocycle si le témoin demeure allumé car vous pourriez porter préjudice au moteur de manière grave.

6) ***Avertisseur lumineux jaune ambre***
S'allume et clignote lorsque le motocycle est à l'arrêt (système anti-démarrage en fonction). Il est aussi utilisé pour effectuer un diagnostic du système anti-démarrage.

Remarque
Lorsque le système anti-démarrage est activé, le témoin clignote pendant 24 heures et après ce temps s'éteint. Le système anti-démarrage est toujours en fonction.

7) ***Avertisseur lumineux EOBD (jaune ambre)***
Dès qu'il s'allume, le moteur est bloqué. Il s'éteint après quelques secondes (d'habitude 1,8 - 2 sec.).
8) ***Indicateur de vitesse*** *(km/h).*
Indique la vitesse de marche.
a) ***LCD (1) :***
- ***Compteur kilométrique*** *(km).*
Indique la distance totale parcourue.
*-****Totalisateur journalier*** *(km).*
Indique la distance parcourue à partir de la dernière mise à zéro.

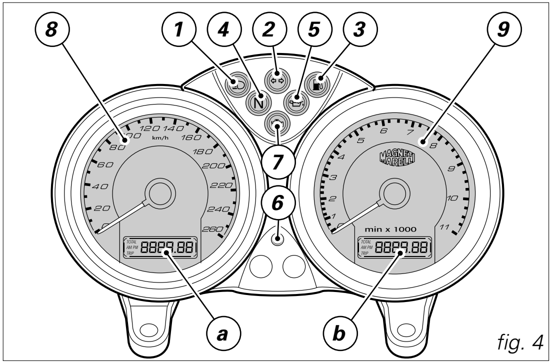


fig. 4

F

*9) **Compte-tours** (min^{-1}).*
Indique le nombre de tours la minute du moteur.
*b) **LCD (2) :***
*- **Horloge***
*- **Température huile***

Fonctions des unités LCD
*Après avoir tournée la clé sur **ON**, le tableau de bord effectue un **Cîntrole** de tous les instruments (aiguilles, afficheur, témoins) (voir fig. 5 et 6).*

Fonctions de l'unité LCD (1)
*Tournez la clé sur **ON** et appuyez sur le bouton-poussoir (B) (fig. 6) pour alterner l'affichage du totalisateur journalier à celui du compteur kilométrique.*

Mise à zéro du totalisateur journalier
*Appuyez sur le bouton-poussoir (B) (fig. 6) pendant plus de 2 secondes, fonction **TRIP** activée (totalisateur journalier), pour la mise à zéro de l'afficheur (LCD 1).*

Fonctions de l'unité LCD (2)
*Tournez la clé sur **ON** et appuyez sur le bouton-poussoir (A) (fig. 6) pour afficher l'horloge et la température de l'eau.*

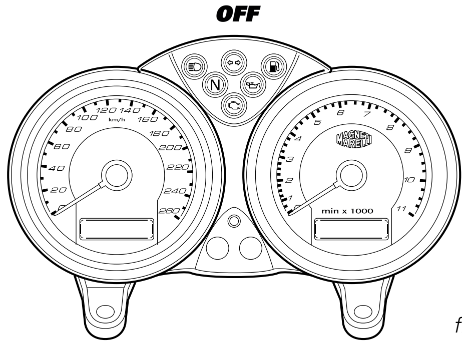


fig. 5

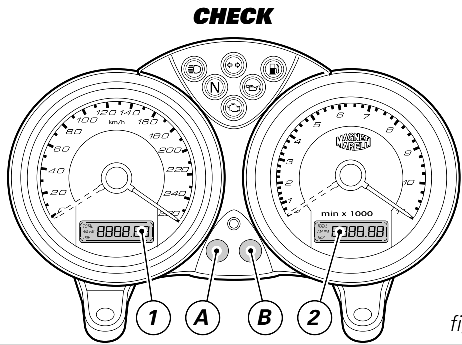


fig. 6

F

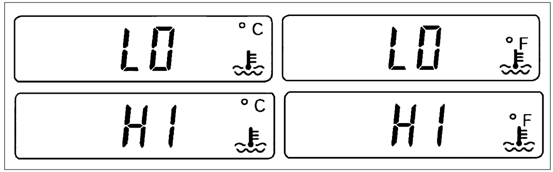
Programmation de l'horloge
*Appuyez sur le **bouton-poussoir** (**A**) pendant 2 secondes au moins.*
*Choisissez **AM/PM** en appuyant sur le **bouton-poussoir** (**B**).*
*Appuyez sur le **bouton-poussoir** (**A**) pour programmer les heures ; appuyez sur (**B**) plusieurs fois pour modifier l'indication de l'heure.*
*Appuyez sur le **bouton-poussoir** (**A**) pour programmer les minutes.*
*Appuyez sur le **bouton-poussoir** (**B**) pour augmenter la valeur ; si l'on maintient le bouton pressé pendant plus de 5 secondes, l'indication se modifie plus rapidement.*
*Appuyez sur le **bouton-poussoir (A)** pour quitter cette fonction de programmation.*

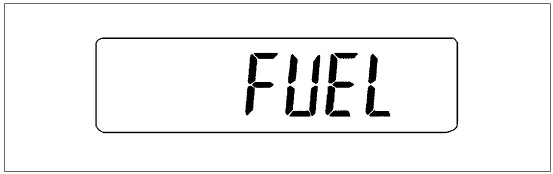
Fonction température eau
*Dès que la température de l'eau descend en-dessous de 40 °C (104 °F), l'indication "**LO**" s'affiche ; tandis que "**HI**" s'affiche si elle dépasse 120 °C (248 °F).*

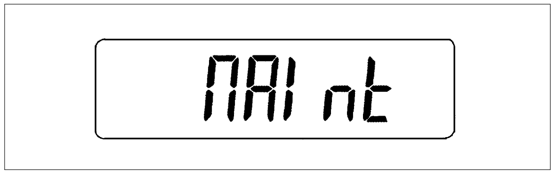
Fonction avertisseur lumineux niveau de carburant
*Dès que l'avertisseur lumineux de la réserve s'allume, l'indication "**FUEL"** s'affiche.*

Fonction indicateur d'entretien
*Après les 1000 premiers Km (621 mi) et ensuite tous les 10.000 Km (6210 mi), chaque fois que l'on tourne la clé sur **ON** l'indication "**MAInt**" s'affiche pendant 5 secondes. Elle indique la necessité d'effectuer la révision prévue par le plan d'entretien périodique.*

Fonction éclairage tableau de bord
*Si l'on tourne la clé sur **ON** et l'on appuie sur le bouton-poussoir (B) (fig. 6) dans 5 secondes, chaque pression de cette bouton produira une variation de l'intensité lumineuse du tableau de bord.*







F

Le système anti-démarrage

En vue d'augmenter la protection contre le vol, le motocycle est doté d'un système électronique de blocage du moteur (IMMOBILIZER), s'activant automatiquement chaque fois que le tableau est mis hors service.
En effet chaque clé contient dans sa poignée un dispositif électronique jouant le rôle de moduler le signal émis lors du démarrage d'une antenne spéciale incorporée dans le commutateur. Le signal modulé constitue le "mot de passe", toujours différent à chaque démarrage, par lequel le boîtier électronique reconnaît la clé et ce n'est qu'à cette condition qu'elle autorise le démarrage du moteur.

La clé A joue le même rôle que les clés B, mais en plus elle permet d'effacer et de programmer à nouveau, le cas échéant, d'autres clés noires.

Remarque
Les trois clés sont dotées également d'une plaquette (1) reportant le numéro d'identification des clés.

Attention
Répartissez les clés et rangez la plaquette (1), et la clé A, dans un endroit sûr.
Il est préconisé d'utiliser toujours la même clé noire pour le démarrage du motocycle.

F

Les clés *(fig. 7)*

Le motocycle est livré avec :
- n° 1 clé A (ROUGE)
- n° 2 clés B (NOIRES)

Attention
La clé rouge A est couverte d’un capuchon en caoutchouc pour la préserver en bon état, en évitant le contact avec d’autres clés. Retirez cette protection uniquement en cas de nécessité.

Les clés B sont les clés d'usage courant et servent pour :
- le démarrage
- le bouchon du réservoir du carburant
- la serrure de la selle

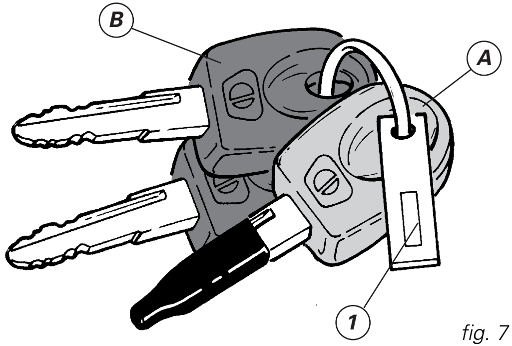


fig. 7

Code card

En même temps que les clés est remise une CODE CARD (fig. 8) reportant :

A) (fig. 9) le code électronique, à utiliser en cas de blocage du moteur et donc de démarrage raté après avoir mis la ***clé dans la position ON****.*

Attention

La CODE CARD doit être rangée dans un endroit sûr. Il est conseillé de garder toujours sur soi le code électronique, figurant sur la CODE CARD, du fait qu'il pourrait s'avérer nécessaire de débloquer le moteur au moyen de la poignée des gaz.
Il s'agit là d'une procédure permettant à l'usager, en cas de problèmes à l'anti-démarrage électronique, de désactiver la fonction "blocage du moteur", signalée par l'allumage du témoin jaune ambre ***EOBD*** *(7, fig. 4).*
L'opération ne s'avère possible que si l'on a connaissance du code électronique (electronic code) figurant sur la code card.

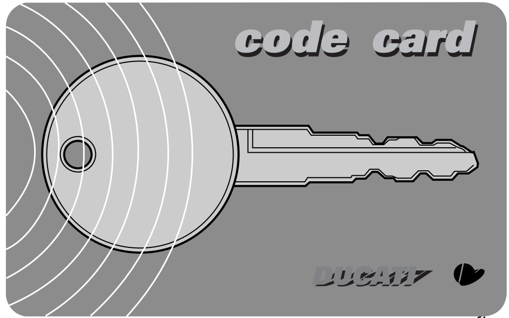


fig. 8

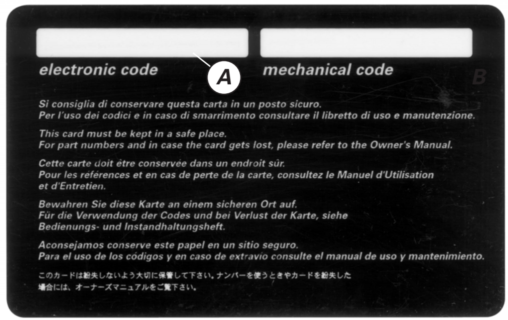


fig. 9

F

Procédure de déblocage de l'anti-démarrage électronique avec la poignée des gaz

1) Positionnez la clé de contact sur ***ON,*** *puis tournez à fond la poignée des gaz et la tenir tournée.*
Le témoin ***EOBD*** *s'éteint après une durée préfixée de 8 secondes.*
2)Lorsque le témoin ***EOBD*** *s'éteint, relâchez la poignée.*
3) Le témoin ***EOBD*** *se rallumera en clignotant. Compter un nombre d'impulsions du témoin équivalent au premier chiffre du code ; tournez complètement la poignée des gaz pendant 2 secondes, puis relâchez la poignée.*
L'introduction d'un chiffre est ainsi effectuée et reconnue et le témoin ***EOBD*** *s'allume et reste dans cet état pendant un temps préétabli de 4 secondes. Au cas où l'on ne procéderait pas de la même façon pour insérer le numéro du code suivant avec la poignée des gaz, le témoin* ***EOBD*** *clignotera 20 fois, puis il s'allumera et restera fixe ; il faudra répéter la procédure à partir du point (1) en tournant la clé de façon à revenir à la position* ***OFF****.*
4)Répétez les opérations sous point (3) jusqu'à l'introduction du dernier chiffre.
5)Dans la mesure où le code introduit est exact, le témoin ***EOBD*** *clignote au relâchement de la poignée des gaz pour signaler que le déblocage a abouti. Le témoin revient à son état normal (éteint) après 4 secondes. Si le code introduit* ***N'est PAS*** *exact, le témoin* ***EOBD*** *demeure allumé et on peut répéter les opérations, à partir du point (1), pour un nombre de fois illimité.*
Ramenez d'abord la clé de contact sur ***OFF.***

Remarque
Au cas où la poignée des gaz serait relâchée à contretemps, le témoin se rallume, il faudra donc ramener la clé sur ***OFF*** *et répéter la séquence à partir du point (1).*

F

Fonctionnement

*Chaque fois que la clé du commutateur est tournée de **ON** à **OFF**, le système de protection active le blocage du moteur.*

*Lors du démarrage du moteur, en tournant la clé de **OFF** à **ON** :*

*1) si le code est reconnu, le témoin **CODE**, placé sur le tableau de bord, émet un bref clignotement ; le système de protection a reconnu le code de la clé et désactive le blocage du moteur. En appuyant sur le bouton **START**, le moteur démarre.*

*2) Si le témoin **CODE** demeure allumé, le code n'est pas reconnu. Dans ce cas, il est conseillé de remettre la clé dans la position **OFF** et ensuite à nouveau dans la position **ON** ; si le blocage persiste, essayer à nouveau avec l'autre clé noire en dotation.*

S'il est encore impossible de faire démarrer le moteur, faire appel au réseau d'assistance DUCATI.

*3) Si le témoin **CODE** clignote, cela signifie qu'un signal du système anti-démarrage électronique (immobiliseur) a été rétabli (par exemple avec la procédure de déblocage au moyen de la poignée). En tournant la clé sur la position **OFF** et de nouveau sur la position **ON**, le témoin du système anti-démarrage électronique devrait recommencer à fonctionner normalement (voir point 1).*

Attention

Des chocs violents pourraient porter préjudice aux composants électroniques de la clé.

En cours de procédure toujours utiliser la même clé. L'utilisation de clés différentes pourrait empêcher le système de saisir le code de la clé de contact insérée.

Double des clés

Lorsque le client a besoin de clés supplémentaires, il doit s'adresser au réseau d'assistance DUCATI et apporter avec lui toutes les clés encore à sa disposition ainsi que la CODE CARD.

Le réseau d'assistance DUCATI effectuera la mémorisation (jusqu'à un maximum de 8 clés) de toutes les nouvelles clés ainsi que de celles déjà en possession du client.

Le réseau d'assistance DUCATI pourra demander au client de démontrer qu'il est le propriétaire du motocycle.

Les codes des clés non utilisées au cours de la procédure de mémorisation sont effacés de la mémoire, comme garantie que les clés éventuellement perdues ne seront plus en état de mettre en marche le moteur.

Remarque

En cas de changement de propriétaire du motocycle, il est impératif que le nouveau propriétaire entre en possession de toutes les clés et de la CODE CARD.

Commutateur d'allumage et antivol de direction

(fig. 10)

Situé devant le réservoir, il a quatre positions :

A) ***ON :*** *met en circuit l'éclairage et le moteur*

B) ***OFF :*** *met hors circuit l'éclairage et le moteur*

C) ***LOCK :*** *la direction est bloquée*

D) ***P*** *: feu de position et antivol de direction*

Remarque

Pour déplacer la clé dans les deux dernières positions, il faut l'enfoncer et ensuite la tourner. Les positions (B), (C) et (D) permettent l'extraction de la clé.

Attention

Ce véhicule est équipé d'un boîtier électronique permettant d'économiser l'énergie. Le cas où la clé resterait longtemps en position ***ON****, si l'on n'active pas le bouton de démarrage dans 15 secondes le boîtier se met hors fonction de façon à éviter toute absorption de courant. Ce temps terminé, il est donc nécessaire de déplacer la clé sur* ***OFF*** *et de nouveau sur* ***ON****.*

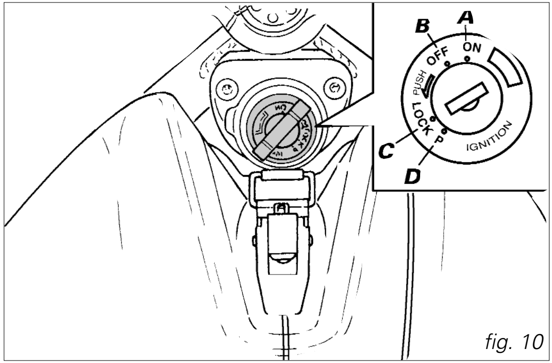


fig. 10

F

Commutateur gauche *(fig. 11)*
1) Inverseur, commande de sélection feux, à deux positions :
position ≣D = feu de croisement allumé ;
position ≣D = feu de route allumé.

2) Bouton ⇦⇨ = clignotant de direction à trois positions :
position centrale = éteint ;
position ⇦ = virage à gauche ;
position ⇨ = virage à droite.
Pour désactiver l'indicateur, appuyer sur le levier de commande une fois revenu au centre.

3) Bouton = avertisseur sonore.

4) Bouton ≣D = appel de phare.

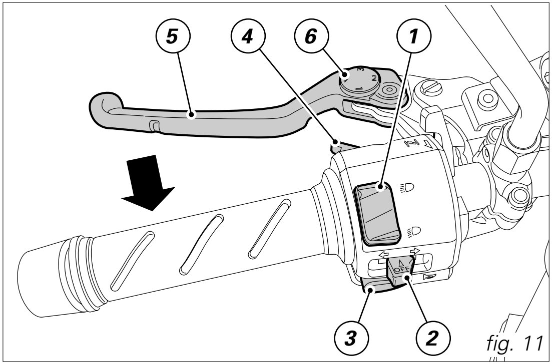


fig. 11

Levier d'embrayage *(fig. 11)*
Le levier (5) qui commande le débrayage est équipé d'un écrou annulaire (6) pour régler l'écart entre ce levier et la poignée sur le guidon.
Pour réaliser ce réglage, tirez le levier (5) tout en avant et tournez l'écrou annulaire (6) sur l'une de ses quatre positions, compte tenu que :
la position n° 1 correspond à la distance maximale entre le levier et la poignée, alors que la position n° 4 correspond à la distance minimale.
Quand vous tirez le levier (5), vous coupez le mouvement que le moteur transmet à la boîte de vitesses et donc à la roue motrice. De ce fait, son utilisation est très importante dans toutes les phases de la conduite du motocycle, tout particulièrement au départ.

Attention
Le réglage des leviers d'embrayage et frein doit s'effectuer motocycle à l'arrêt.

Important
Une utilisation appropriée de ce dispositif prolongera la vie du moteur et évitera de porter préjudice aux organes de transmission.

Remarque
Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille dépliée et le sélecteur au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas la béquille doit être repliée).

Levier de starter *(fig. 12)*
La commande de starter (7) favorise le démarrage du moteur à froid et augmente le régime de rotation au ralenti, après démarrage.
Positions d'utilisation de la commande :
A) = commande non activée
B) = commande complètement activée
Le levier peut prendre également des positions intermédiaires pour faciliter la mise en température progressive du moteur (voir page 35).

Important
N'utilisez pas ce dispositif si le moteur est chaud. Ne roulez pas avec la commande de starter activée.

F

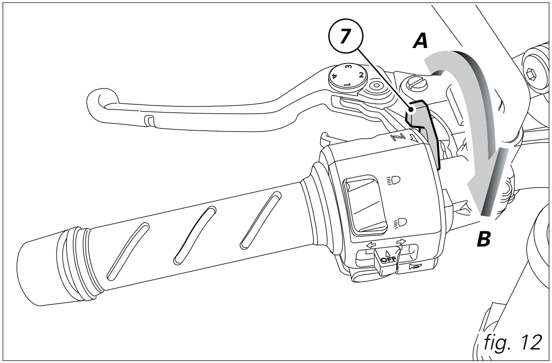


fig. 12

Commutateur droit *(fig. 13)*
1) Commutateur, commande système d'éclairage à trois positions :
à droite **O** *= feu éteint ;*
au milieu ⁝D0E *= feu de position avant et arrière, éclairage plaque à numéro et éclairage tableau de bord allumés ;*
à gauche ☼ *= phare, feu de position avant et arrière, éclairage plaque à numéro et éclairage de bord allumés.*

2) Interrupteur, ***ARRET MOTEUR,*** *à deux positions :*
position ◯ *=* ***RUN*** *= marche.*
position ⊗ *=* ***OFF*** *= arrêt du moteur.*

Attention
Cet interrupteur s'utilise surtout en cas d'urgence s'il y a lieu de mettre rapidement le moteur à l'arrêt. Après l'arrêt, ramenez le commutateur en position ◯ *pour procéder à la mise en route du motocycle.*

Important
Après une sortie les feux allumés, si l'on arrête le moteur avec le commutateur (2) en laissant la clé de contact sur ***ON****, cela peut provoquer l'épuisement de la batterie, car les feux demeurent allumés.*

3) Bouton ⓢ *= démarrage moteur.*

Poignée des gaz *(fig. 13)*
La poignée des gaz (4), main droite du guidon, commande l'ouverture des soupapes à papillon.
Une fois relâchée, la poignée revient automatiquement à sa position initiale de ralenti.

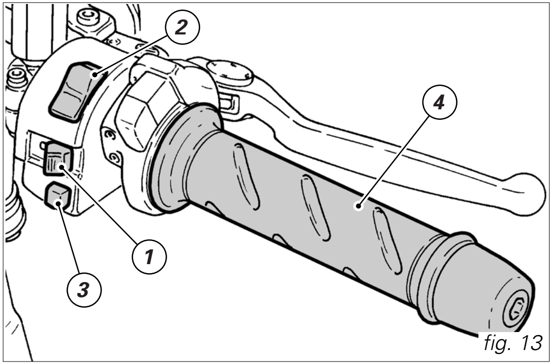


fig. 13

Levier du frein avant *(fig. 14)*
Pour actionner le frein avant tirez le levier (5) vers la poignée. Un effort minimum de votre main suffit pour actionner ce dispositif car son fonctionnement est hydraulique.
Le levier de commande est doté d'un écrou annulaire (6) pour le réglage de la distance du levier par rapport à la poignée du guidon (voir le réglage du levier d'embrayage à la page 19).

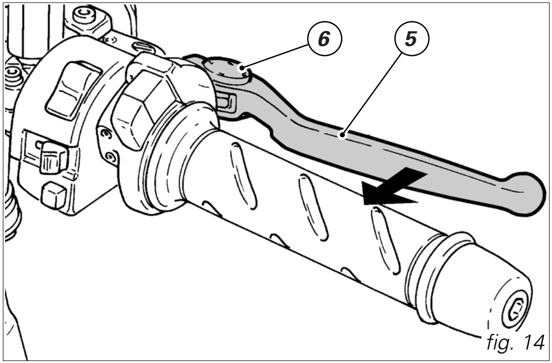


fig. 14

Attention
Avant d'utiliser ces commandes, lisez les instructions énoncées à la page 38.

F

Pédale du frein arrière *(fig. 15)*
Pour actionner le frein arrière, appuyez votre pied sur la pédale (1). Le système de commande est de type hydraulique.

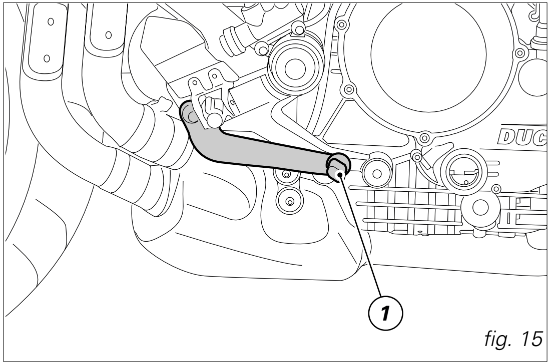


fig. 15

Pédale de changement vitesses *(fig. 16)*
*La pédale de changement vitesses a une position de repos centrale **N** avec retour automatique et deux mouvements :*
*en bas = en poussant la pédale vers le bas vous passerez la 1e vitesse et rétrograderez. Avec cette manoeuvre le témoin **N** sur le tableau de bord s'éteint ;*
en haut = en levant la pédale, vous passerez la 2e vitesse et ensuite la 3e, 4e, 5e et 6e vitesse.
A chaque déplacement de la pédale correspond un seul passage de vitesse.

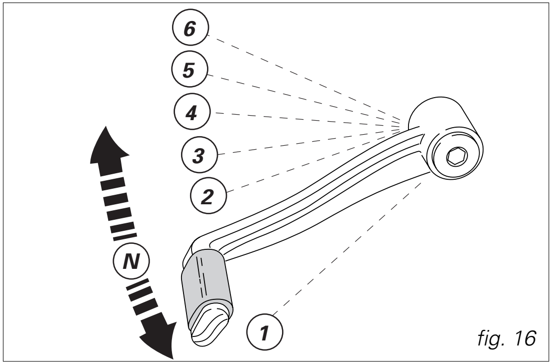


fig. 16

F

Réglage position de la pédale de changement vitesses *(fig. 17)*

Pour seconder toutes exigences de conduite du pilote, on peut modifier la position du levier de changement vitesses, face au repose-pied correspondant.

Pour modifier la position de la pédale de changement vitesses, procédez comme suit :

immobilisez la tige (1) en utilisant la prise à clé (2) et desserrez les contre-écrous (3) et (4).

Remarque

L'écrou (3) a un filetage à gauche.

Tournez la tige (1) jusqu'à obtenir la position voulue de la pédale. Serrez les deux contre-écrous contre la tige.

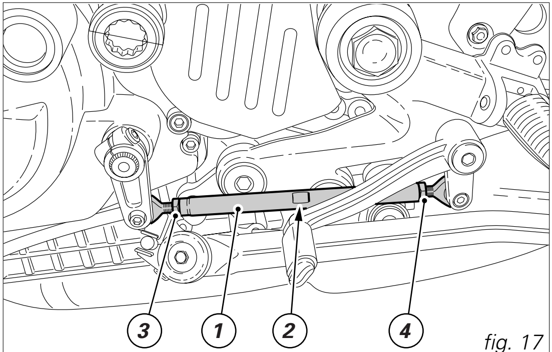


fig. 17

F

Réglage position de la pédale commande de frein arrière *(fig. 18)*

Pour répondre aux exigences de conduite de chaque pilote, il est possible de modifier la position du levier de commande de frein arrière par rapport au repose-pied.
Pour modifier la position de la pédale du frein arrière, procédez comme suit :
desserrez le contre-écrou (5). Tournez la vis de butée (6) réglant le débattement de la pédale jusqu'à la position voulue. Serrez le contre-écrou (5).
En agissant manuellement sur la pédale, il faut constater un léger débattement à vide de celle-ci (env. 1,5÷2 mm) avant que le piston du maître-cylindre réagisse.
Si cela ne se produit pas, il faut régler la tige de commande du maître-cylindre comme suit :
desserrez le contre-écrou (7) sur la tige de commande du maître-cylindre. Vissez la tige de commande (8) sur l'articulation (9) pour augmenter le jeu ou dévissez-la pour le réduire. Serrez le contre-écrou (7) et vérifiez le jeu de nouveau.

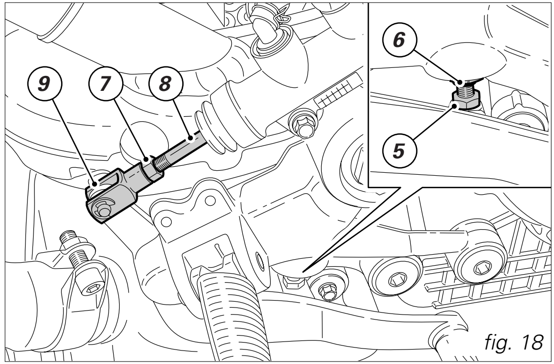


fig. 18

F

PRINCIPAUX ELEMENTS ET DISPOSITIFS

Position sur le motocycle *(fig. 19)*

1) Bouchon réservoir carburant
2) Serrure de selle
3) Ergot d'ancrage pour lacet de casque
4) Poignée passager
5) Béquille latérale
6) Rétroviseurs
7) Dispositifs de réglage amortisseur arrière
8) Dispositifs de réglage fourche avant
9) Tige de soutien réservoir
10) Capot de selle
11) Levier d'ancrage réservoir
12) Catalyseur

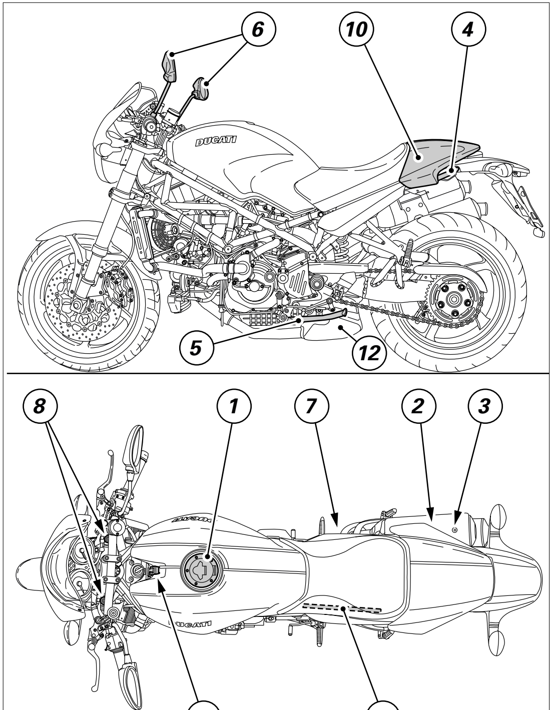


fig. 19

F

Bouchon réservoir de carburant *(fig. 20)*

Ouverture
Levez le cache (1) de protection et insérez la clé dans la serrure. Tournez la clé de 1/4 de tour dans le sens des aiguilles d'une montre pour déverrouiller la serrure. Levez le bouchon.

Fermeture
Refermez le bouchon, la clé insérée, et emboîtez-le dans son logement. Tournez la clé dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à sa position d'origine et sortez-la.
Refermez le cache (1) de protection serrure.

Remarque
Le bouchon peut être fermé uniquement si la clé est insérée.

Attention
Après avoir pris de l'essence (voir page 39), veillez toujours à ce que le bouchon soit parfaitement en position et bien fermé.

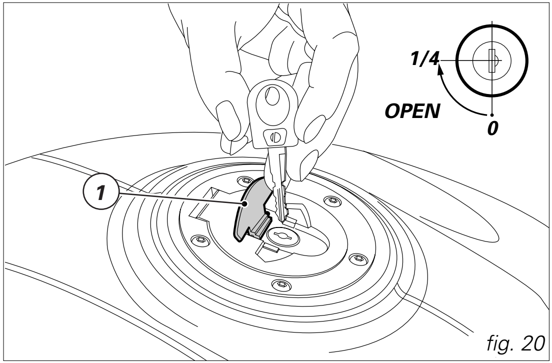


fig. 20

F

Serrure de selle et élément porte-casque *(fig. 21-22)*

Ouverture
Introduisez la clé dans la serrure et tournez-la dans le sens des aiguilles d'une montre pour dégager la selle depuis le cadre. Sortez la selle de ses arrêtoirs avant en la tirant vers l'arrière.
A la partie arrière du dégagement au-dessous de la selle vous trouverez le lacet de fixation du casque (1) (voir page 41). Faites passer le lacet dans le casque et introduisez les extrémités du lacet dans l'ergot (2). Laissez pendre le casque à l'extérieur et remontez la selle pour le fixer.

⚠ ***Attention***
Ce dispositif sert à assurer le casque lorsque le motocycle est garé. Ne laissez pas le casque pendre lorsque vous roulez ; cela pourrait entraver les manoeuvres de conduite et occasionner la perte du contrôle du motocycle.

Fermeture
Veillez à ce que tous les éléments soient bien placés et fixés dans le dégagement sous la selle. Introduisez les extrémités avant du fond de selle sous le tube en U du cadre et appuyez sur l'extrémité arrière de la selle jusqu'à entendre le cliquetis de verrouillage de la serrure. Veillez à ce que la selle soit solidement fixée au cadre et sortez la clé de la serrure.

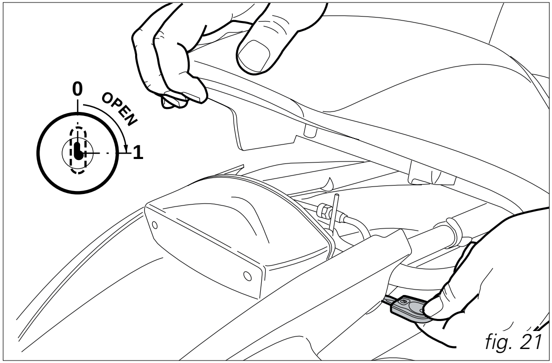


fig. 21

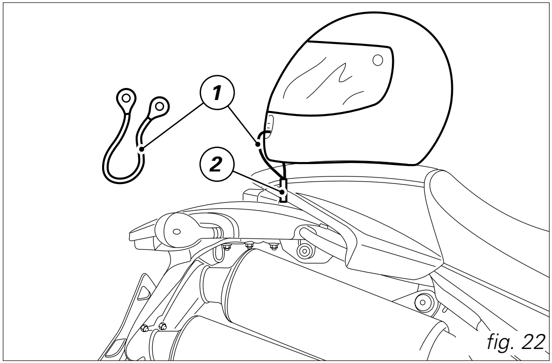


fig. 22

F

Béquille latérale *(fig. 23)*

Important
Avant d’utiliser la béquille latérale, assurez-vous que la consistance et la planéité de la surface d’appui soient adaptées.

Des terrains mouvants ou graveleux, du goudron rendu mou par la chaleur, etc. peuvent occasionner de mauvaises chutes au motocycle garé.
Si le terrain est en pente, garez toujours la moto avec sa roue arrière sur la partie aval.
Pour utiliser la béquille latérale, appuyez votre pied sur la béquille (1) - en tenant de vos deux mains le guidon du motocycle - jusqu’à l’amener à son extension maximale.
Inclinez le motocycle jusqu’à ce que l’extrémité de la béquille soit en appui sur le sol.

Attention
Ne restez pas assis sur le motocycle garé avec sa béquille latérale.

Pour ramener la béquille au “repos” (position horizontale), inclinez le motocycle à droite en levant la béquille (1) avec le dos de votre pied.

Remarque
Il est conseillé de contrôler périodiquement le bon fonctionnement du système de retenue - se composant de deux ressorts à traction, l’une à l’intérieur de l’autre - et du capteur de sécurité (2).

Remarque
Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille dépliée et le sélecteur au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas la béquille doit être repliée).

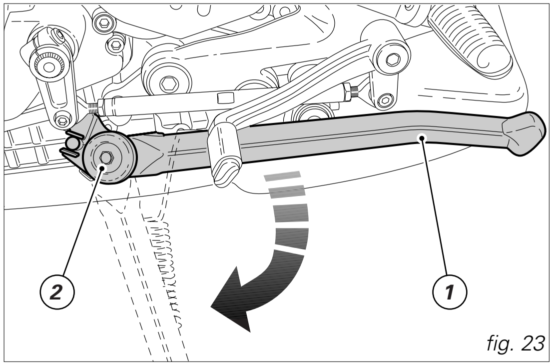


fig. 23

F

Eléments de réglage amortisseur arrière *(fig. 24-25)*
L'amortisseur arrière est équipé d'éléments de réglage extérieurs, permettant d'adapter l'assiette de la moto aux conditions de charge.
L'élément de réglage (1), placé côté droit de la fixation inférieure de l'amortisseur au bras oscillant, règle l'action amortissante en extension (détente).
L'élément de réglage (2) sur le vase d'expansion de l'amortisseur règle l'action amortissante en compression.
Si l'on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre les éléments de réglage (1 et 2), on augmente l'action amortissante ; inversement on la réduit.
Tarage STANDARD :
à partir de la position totalement fermée, desserrez l'élément (1) d'un tour et l'élément (2) de 2 tours.
Les deux écrous annulaires (3), placées au-dessus de l'amortisseur, règlent la précontrainte du ressort extérieur.
Pour modifier la précontrainte du ressort, relâcher l'écrou annulaire supérieur. En ***serrant*** *ou* ***desserrant*** *l'écrou annulaire inférieur on* ***augmente*** *ou on* ***réduit*** *la précontrainte. Aprés avoir défini la précontrainte souhaitée, serrez l'écrou annulaire supérieur.*

Attention
Pour tourner l'écrou annulaire réglant la précontrainte utilisez une clé à ergot appropriée. Agissez avec une précaution toute particulière, afin que votre main ne soit pas blessée à la suite d'un choc violent, contre d'autres parties du motocycle, au cas où, au cours de l'action, la dent de la clé se dégagerait du cran sur l'écrou annulaire.

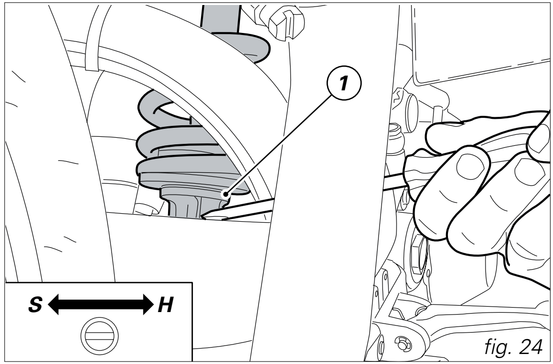


fig. 24

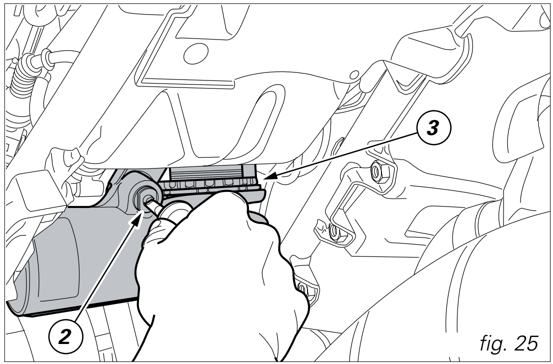


fig. 25

F

Attention

L’amortisseur contient du gaz sous haute pression et pourrait provoquer des dommages graves si démonté par un personnel n'ayant pas l'expérience voulue.

En cas de sortie avec passager et bagage, préchargez le ressort de l’amortisseur arrière au maximum pour améliorer le comportement dynamique du motocycle et éviter tout contact avec le terrain. Cela peut entraîner aussi le réglage de l’action amortissante en détente.

Eléments de réglage fourche avant *(fig. 26-27)*

La fourche du motocycle est réglable tant en phase d’extension (détente) que de compression des tubes.
Le réglage s’effectue grâce aux éléments extérieurs à vis :

1) *(fig. 26) pour modifier l’action amortissante en extension ;*
2) *(fig. 26) pour modifier la précontrainte des ressorts intérieurs ;*
3) *(fig. 27) pour modifier l’action amortissante en compression.*

Pour modifier l’action amortissante en extension, tournez la vis de réglage (1) positionnée au sommet de chaque tube de fourche au moyen d’un tournevis à plat. Tournez la vis de réglage (3, fig. 27) en introduisant un tournevis dans le trou traversant sur l’axe de roue près de l’axe du tube de fourche.
En tournant les vis (1 et 3) de réglage, on entend des déclics : chacun correspond à une position d’amortissement.
En serrant la vis complètement en butée, on obtient la position “0”, correspondant à l’effet d’amortissement maximum.
A partir de cette position, en tournant dans le sens inverse des aiguilles d’une montre, on peut compter les déclics successifs qui correspondent aux positions “1”, “2”, etc.

F

Les positions STANDARD sont les suivantes :
compression: 12 déclics ;
extension: 11 déclics.
La valeur maximale à laquelle correspond l'effet d'amortissement minimal est de 14 déclics (extension) et 16 déclics (compression) .

Pour modifier la précontrainte du ressort à l'intérieur de chaque tube de fourche, tournez la vis de réglage à tête hexagonale (2) à l'aide d'une clé à six pans de 22 mm. La valeur de précontrainte (A) peut varier de 25 à 10 mm. Le tarage d'origine correspond à 16 mm.

Important
Réglez les vis de réglage des deux tubes aux mêmes positions.

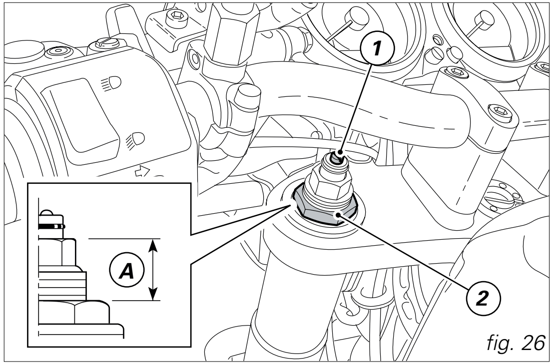


fig. 26

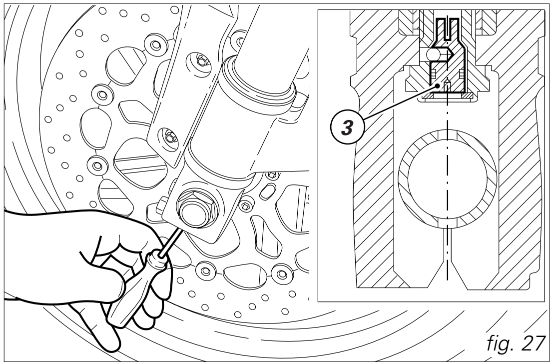


fig. 27

F

Précautions pour la première période d'utilisation du motocycle *(fig. 28)*

Important

Pendant toute la période de rodage respectez scrupuleusement la périodicité des opérations d'entretien et les révisions conseillées dans le carnet de garantie. Le non-respect de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité à l'égard des préjudices portés au moteur et de sa durée de vie.

F

Vitesse de rotation max.

Vitesse de rotation à respecter durant la période de rodage et en conditions d'utilisation normale :
1) Jusqu'à 1000 km ;
2) A partir de 1000 km jusqu'à 2500 km ;
3) Au-delà de 2500 km.

Jusqu'à 1000 km

Au cours des 1000 premiers km de roulage prendre garde à l'indicateur de vitesse ou compte-tours car il ne faut absolument pas dépasser le régime de 6000 min^{-1}.
Au cours des premières heures de roulage du motocycle, il est conseillé de varier continuellement la charge et le régime du moteur tout en respectant la limite établie.
A cet effet, les parcours riches en virages, et mieux encore en pentes douces, sont tout spécialement indiqués car le moteur, les freins et les suspensions en reçoivent un rodage plus efficace.
Pour les 100 premiers km utilisez les freins avec précaution et évitez les coups de frein brusques et les freinages prolongés. Cela permet une adaptation correcte des garnitures des plaquettes sur les disques de frein.
Afin de permettre une adaptation appropriée et réciproque de toutes les pièces mécaniques du motocycle et surtout pour ne pas compromettre le fonctionnement durable des organes principaux du moteur, il est conseillé de ne pas donner de brusques coups d'accélérateur et de ne pas faire tourner le moteur trop longtemps à un régime élevé surtout dans les montées.
Nous conseillons également de contrôler souvent la chaîne en prenant soin de la graisser si nécessaire.

De 1000 à 2500 km
Vous pourrez prétendre alors de meilleures performances de votre moteur ; il ne faut toutefois jamais dépasser le régime de 7500 min^{-1}.

Au-delà de 2500 km
Tout en utilisant normalement le motocycle après rodage, il est conseillé de ne jamais dépasser le régime de 9000 min^{-1}.

Le respect des préconisations ci-dessus accroît la longevité du moteur et réduit l'exigence de révisions ou mises au point.

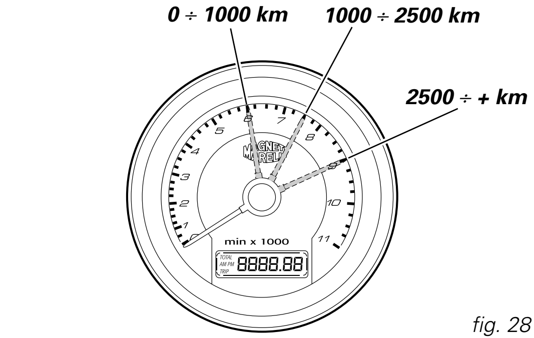


fig. 28

F

Contrôles avant la mise en route

Attention
L'inexécution des vérifications avant la mise en route peut porter préjudice au véhicule ou atteinte à l'intégrité physique du pilote et du passager.

Avant de vous mettre en route, contrôlez les éléments suivants :

Carburant dans le réservoir
Contrôlez le niveau du carburant dans le réservoir. S'il y a lieu, prenez de l'essence (page 39).

Niveau d'huile moteur
Contrôlez le niveau dans le carter par le hublot de regard. S'il y a lieu, faites l'appoint d'huile (page 58).

F

Liquide freins et embrayage
Vérifiez, dans les réservoirs correspondants, le niveau du liquide.

Liquide de refroidissement
Contrôlez le niveau du liquide dans le vase d'expansion ; faites l'appoint si nécessaire (page 45).

Condition des pneus
Contrôlez la pression et l'état d'usure des pneus (page 56).

Fonctionnalité des commandes
Actionnez les leviers et pédales des freins, embrayage, gaz et changement de vitesse pour en contrôler le bon fonctionnement.

Eclairage et avertisseurs
Vérifiez l'intégrité des lampes d'éclairage et les indicateurs, tout comme le fonctionnement de l'avertisseur sonore. En cas de lampes grillées, procédez au remplacement (page 51).

Verrouillages à clé
Contrôlez le verrouillage du bouchon du réservoir de carburant et de la selle.

Béquille
Vérifiez le fonctionnement et la parfaite position de la béquille latérale (page 28).

Attention
En cas d'anomalies, renoncez à la sortie et contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Démarrage du moteur

Remarque
Lorsque le moteur est chaud, suivez la procédure décrite pour “Température ambiante élevée”.

Attention
Avant de démarrer le moteur, il est recommandé de vous familiariser avec les commandes que vous devez utiliser durant la conduite. Ne démarrez jamais le moteur dans des endroits fermés. Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent procurer la perte de conscience voire la mort dans des délais très courts.

Température ambiante normale
(comprise entre 10 °C/50 °F et 35 °C/95 °F) :
1) Déplacez le commutateur d'allumage en position ***ON*** *(fig. 29). Vérifiez si l'avertisseur lumineux vert* ***N*** *et le rouge* [symbole huile] *sur le tableau de bord sont allumés.*

Important
La lampe témoin indiquant la pression de l'huile doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur (page 11).

Attention
La béquille latérale doit se trouver au repos (position horizontale), sinon le capteur de sécurité, qui en contrôle la position, empêche le démarrage.

Remarque
Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille dépliée et le sélecteur au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas la béquille doit être repliée).

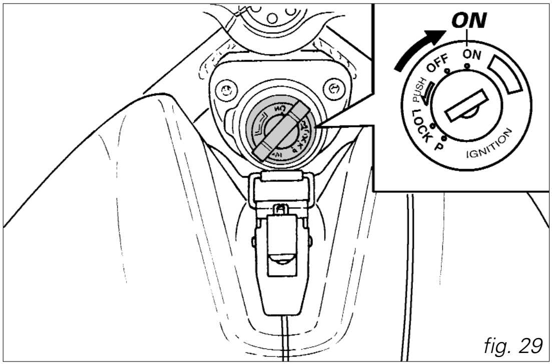


fig. 29

F

2) Déplacez le levier de starter en position (B) (fig. 30).
3) Assurez-vous que le commutateur d'arrêt (1, fig. 31) est en position ○ (**RUN**); appuyez ensuite sur le bouton-poussoir de démarrage (2).
Laissez démarrer le moteur spontanément sans actionner la poignée des gaz.
Ce modèle est doté d'un dispositif de "servodémarrage". Cette fonction permet le démarrage servocommandé du moteur en appuyant sur le bouton (2) et en le relâchant immédiatement.
En appuyant sur le bouton (2) le moteur démarre automatiquement pendant un temps maxi qui varie en fonction de la température du moteur.
Moteur en marche, le système neutralise l'entraînement du démarreur électrique.
En cas d'allumage raté du moteur, il faut attendre au moins 2 secondes avant d'appuyer de nouveau sur le bouton de démarrage (2).

F

Remarque
Si la batterie est à plat, le système neutralise automatiquement l'entraînement du démarreur électrique.

4) Déplacez le levier de starter vers la position verticale (A, fig. 30) pour obtenir un régime de rotation du moteur d'environ 1400÷1500 min^{-1}.

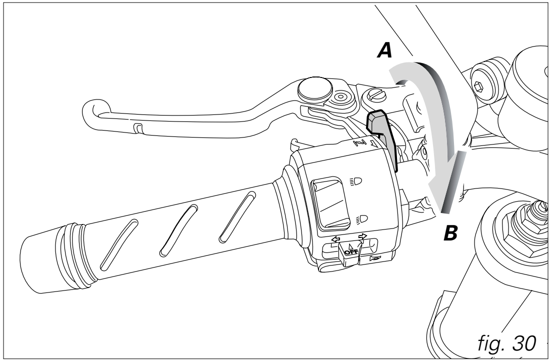


fig. 30

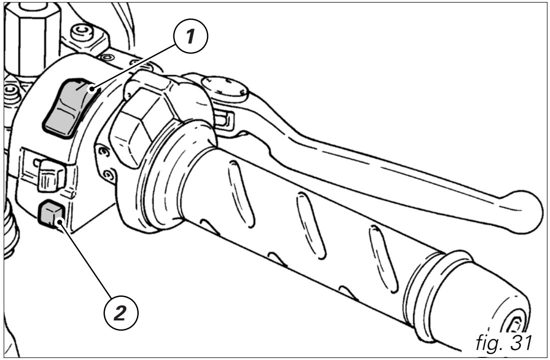


fig. 31

Important
Ne faites pas fonctionner le moteur froid à un nombre de tours élevé. Attendez que l'huile monte en température et circule dans tous les éléments exigeant le graissage.

5) Au fur et à mesure que le moteur monte en température, amenez progressivement le levier de starter en position verticale (A). Le moteur à température de fonctionnement devra tenir le ralenti, le starter totalement fermé.

Température ambiante élevée *(supérieure à 35 °C/95 °F)*
Suivez la même procédure décrite pour "Température ambiante normale", sans utiliser la commande de starter.

Température ambiante froide *(inférieure à 10 °C/50 °F)*
Suivez la procédure décrite pour "Température ambiante normale", en prolongeant le temps de mise en température du moteur (point 5) jusqu'à 5 minutes.

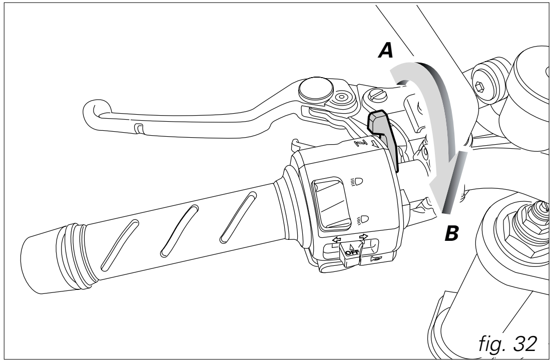


fig. 32

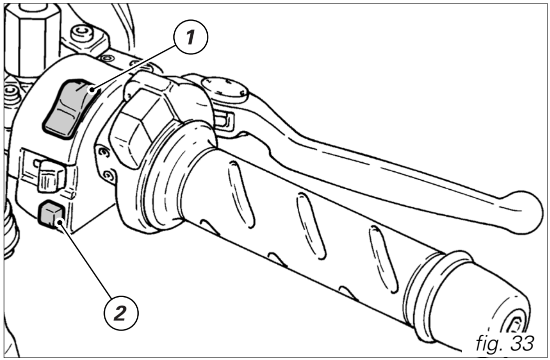


fig. 33

F

Démarrage et mise en route du motocycle

1) Débrayez en agissant sur le levier de commande.
2) Du bout de votre pied, baissez avec décision la pédale de changement vitesses de manière à engager le premier rapport.
3) Accélérez en agissant sur la poignée des gaz et en lâchant à la fois et progressivement le levier d’embrayage : le véhicule commencera à se déplacer.
4) Lâchez totalement le levier d'embrayage et commencez à accélérer.
5) Pour passer la seconde vitesse, il faut couper les gaz pour réduire le régime du moteur ; débrayer subitement, soulever la pédale de changement vitesses et lâcher le levier d’embrayage.
La rétrogradation se fait comme suit : lâchez l’accélérateur, débrayez, accélérez un petit peu le moteur - cela permet la synchronisation des engrenages à mettre en prise -, rétrogradez et lâchez ensuite le levier d’embrayage.
L’utilisation des commandes doit être effectuée judicieusement et avec rapidité : dans les montées, lorsque la moto a tendance à ralentir, rétrogradez tout de suite. Ce faisant, on évite de solliciter le moteur et la partie-cycle de manière anormale.

Important
Evitez les brusques accélérations qui peuvent noyer le moteur et provoquer des à-coups violents aux organes de la transmission. Après le passage de la vitesse, évitez de tenir le levier d’embrayage tiré, pour ne pas risquer la surchauffe et l’usure prématurée des garnitures.

F

Freinage

Réduisez progressivement la vitesse en rétrogradant pour ralentir grâce au frein moteur et utilisez seulement ensuite les deux freins ensemble pour l’arrêt définitif. Avant que le motocycle s’arrête, il faut débrayer pour éviter que le moteur s’éteigne à l’improviste.

Attention
L’utilisation indépendante de l’une d’entre les deux commandes réduit l’efficacité du freinage de votre motocycle.
N’utilisez pas le frein trop brusquement ou d’une force exagérée ; vous pourriez provoquer le blocage des roues, d’où la perte de contrôle du motocycle.
En cas de pluie ou lorsque vous roulez sur une chaussée ayant peu d’adhérence, la capacité de freinage du véhicule sera sensiblement réduite. En pareilles circonstances utilisez les freins très doucement et en faisant bien attention. Les manoeuvres soudaines peuvent provoquer la perte de contrôle du véhicule.
Lorsque vous abordez de longues et fortes descentes, bénéficiez du frein moteur en rétrogradant. Utilisez les freins de manière intermittente et uniquement sur de courtes distances : une utilisation continue provoquerait la surchauffe des garnitures avec une réduction importante de la capacité de freinage.
Des pneus gonflés à une pression inférieure à la pression indiquée réduisent l’efficacité du freinage et sont préjudiciables à la précision de conduite et à la tenue de route au virage.

Mise à l'arrêt du motocycle *(fig. 34)*
Réduisez la vitesse, rétrogradez et lâchez la poignée de l'accélérateur. Rétrogradez jusqu'à la première vitesse et par la suite mettez au point mort. Freinez et mettez la moto à l'arrêt. Eteignez le moteur en déplaçant la clé de contact en position ***OFF****.*

Important
Lorsque le moteur est à l'arrêt, ne laissez pas la clé de contact en position ***ON*** *pour éviter de porter préjudice aux composants électriques.*

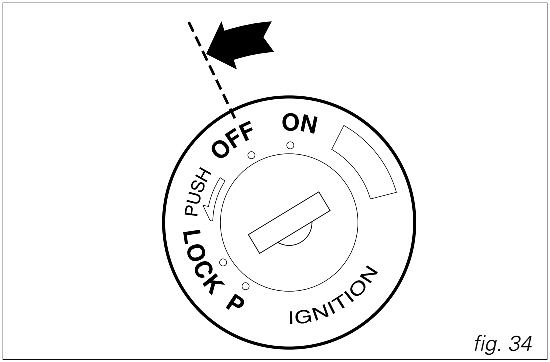


fig. 34

Ravitaillement carburant *(fig. 35)*
Quand vous prenez de l'essence, ne remplissez pas trop le réservoir. Le niveau du carburant doit demeurer au-dessous de l'orifice de remplissage dans le puisard du bouchon.

Attention
Utilisez du carburant ayant une quantité réduite de plomb et un indice d'octane à l'origine de 95 au minimum.
Le puisard du bouchon ne doit pas contenir de carburant.

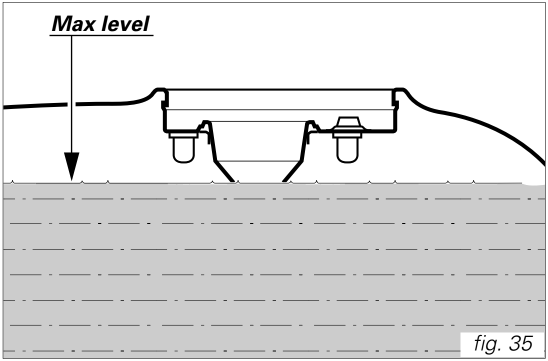


fig. 35

F

Stationnement *(fig. 36)*
Après avoir arrêté le motocycle, utilisez la béquille latérale pour le garer (page 28).
*Braquez tout à gauche et déplacez la clé de contact en position **LOCK** pour éviter les vols.*
Si vous garez votre moto dans un garage ou à l'intérieur d'autres structures, veillez à ce que l'endroit soit bien aéré et qu'il n'y ait aucune source de chaleur tout près de votre motocycle.
*Si besoin est, on peut laisser le feu de position allumé en tournant la clé en position **P**.*

Important
*Il ne faut pas que la clé de contact reste trop longtemps sur la position **P** pour ne pas décharger la batterie. Ne laissez jamais la clé de contact insérée si le motocycle est sans surveillance.*

F

Attention
Le système d'échappement peut être encore chaud, même après avoir éteint le moteur ; veiller à ce qu'aucune partie du corps ne touche le système d'échappement et que le véhicule ne soit pas garé à proximité de matériaux inflammables (y compris le bois, les feuilles, etc.).

Attention
L'utilisation de cadenas et verrouillages, empêchant le motocycle de rouler (ex. verrouillage du disque ou de la couronne, etc.) est très dangereuse. Cela peut être préjudiciable au bon fonctionnement du motocycle et à l'intégrité physique de pilote et passager.

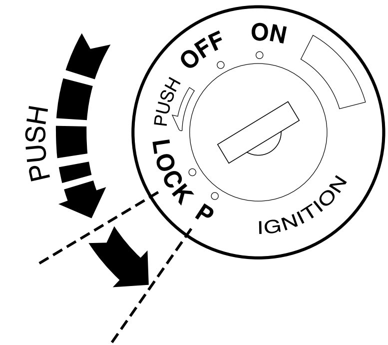


fig. 36

Accessoires en dotation

Un dégagement au-dessous de la selle abrite :
un manuel d'utilisation et d'entretien ;
un lacet d'ancrage du casque ;
un jeu d'outils pour les opérations ordinaires d'entretien et de contrôle.

Pour y avoir accès, il faut retirer la selle (page 27) ainsi que le cache de protection (1, fig. 37) en desserrant la vis spéciale de fixation à l'aide d'une monnaie.

***Le kit d'outils comprend** (fig. 38) :*
2) Clé à bougies à six pans
3) Axe de clé à bougies
4) Double tournevis
5) Lacet d'ancrage du casque

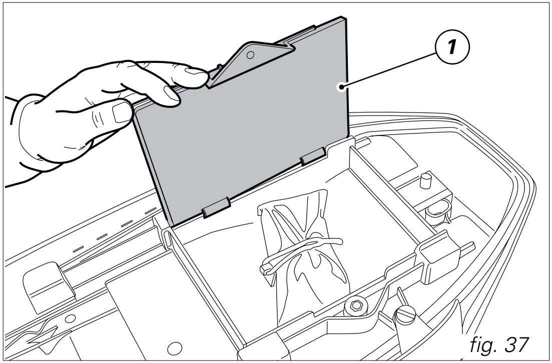


fig. 37

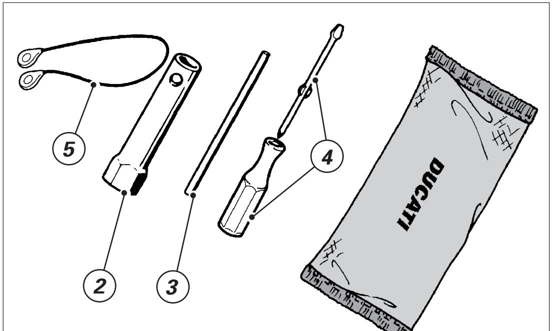


fig. 38

F

PRINCIPALES OPERATIONS D'UTILISATION ET D'ENTRETIEN

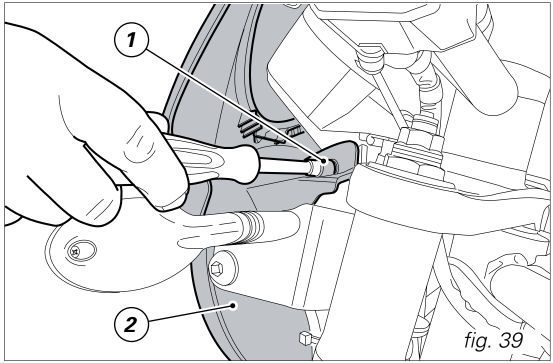


fig. 39

Dépose de l'habillage *(fig. 39)*

Pour pouvoir effectuer certaines opérations d'entretien ou réparation, il est nécessaire de retirer des éléments de l'habillage du motocycle.

Attention

Faute de repose ou la repose incorrecte d'un des éléments précédemment retirés peut entraîner son détachement pendant la marche, ayant comme conséquence la perte de contrôle du motocycle.

F

Dépose de la bulle

Desserrez et retirez les deux vis de fixation (1) de l'arc de support phare.

Remarque

Faites attention à ne pas perdre les écrous de blocage des vis (1) placés à l'intérieur de la bulle.

Retirez la bulle (2).

Levage du réservoir de carburant

⚠ ***Attention***
Afin d'éviter la sortie de carburant par le reniflard sur le bouchon de remplissage, le contenu en carburant doit être inférieur à 5 litres.

Otez la selle (page 27) et levez le crochet (1, fig. 40).
Levez le réservoir et dégagez la béquille (2, fig. 41) de soutien de son logement en-dessous de la selle.
Mettez le réservoir en appui sur sa béquille de soutien.
Pour le remettre en place suivre les opérations décrites dans l'ordre inverse.

⚠ ***Attention***
Lorsque vous baissez le réservoir, veillez à ce que les tubulures soient bien positionnées et qu'elles ne se trouvent pas étranglées.

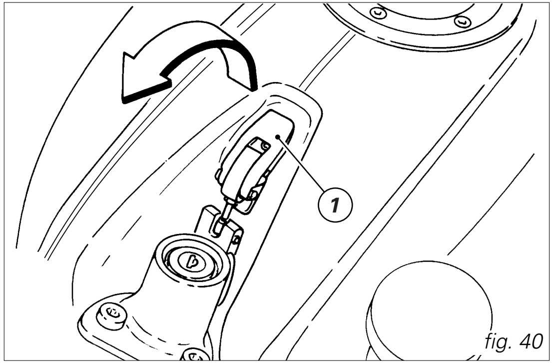


fig. 40

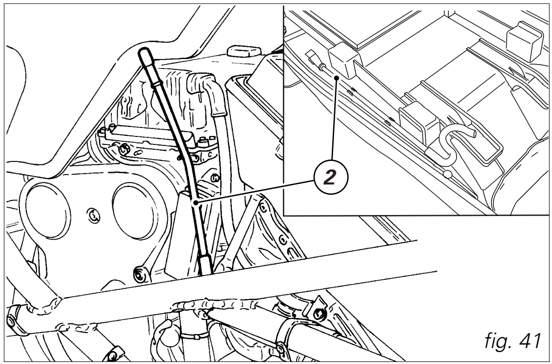


fig. 41

F

Remplacement du filtre à air *(fig. 42)*
Le filtre à air doit être remplacé avec la cadence prescrite au tableau d'entretien périodique (voir Carnet de Garantie). Pour avoir accès à la boîte à filtre, levez le réservoir de carburant (page 43). Pour retirer le filtre, dégagez les languettes (1) de fixation du couvercle, de part et d'autre de la boîte à filtre, et retirez le couvercle (2).
Retirez la cartouche du filtre (3, fig. 43) et remplacez-la.

Important
Un filtre encrassé réduit l'amenée d'air et procure une consommation de carburant supérieure, un moteur moins performant et de la calamine sur les bougies. N'utilisez pas le motocycle sans filtre. Les impuretés existant dans l'air pourraient entrer dans le moteur et lui porter préjudice.

Reposez correctement le filtre, ainsi qu'il est indiqué en figure, dans l'emplacement de la boîte à filtre et remontez tous les éléments retirés.

Important
En cas d'utilisation sur des routes poussiéreuses ou humides, remplacez le filtre à des intervalles plus rapprochés que les prescriptions indiquées au tableau d'entretien périodique (voir Carnet de Garantie).

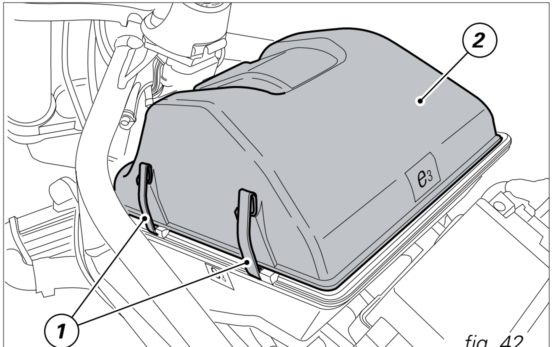


fig. 42

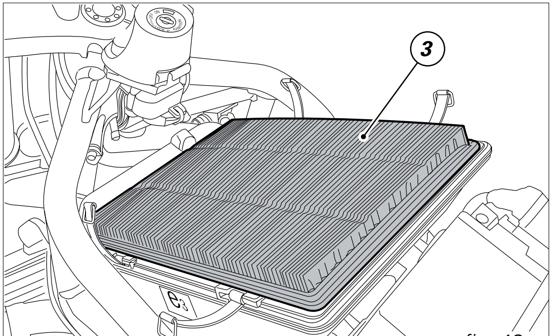


fig. 43

F

Contrôle niveau liquide de refroidissement

(fig. 44)
*Contrôlez le niveau du liquide de refroidissement à l'intérieur du vase d'expansion sur le côté droit du motocycle. Il doit être compris entre les références **MAX** et **MIN** marquées sur le réservoir.*
*Si le niveau devait être trop bas, il faudra faire l'appoint. Dévissez le bouchon de remplissage (1) et ajoutez un mélange d'eau et liquide antigel SHELL Advance Coolant ou Glycoshell (35-40% du volume) jusqu'à atteindre le niveau **MAX.***

Vissez de nouveau le bouchon (1).
L'utilisation de ce type de mélange permet d'obtenir des conditions de service optimales (qui correspondent à un début de congélation du liquide à –20° C / -4° F).

Capacité du circuit de refroidissement : 2,7 dm³ (litres).

Attention
Réalisez cette opération le moteur froid et le motocycle positionné sur une surface plate.

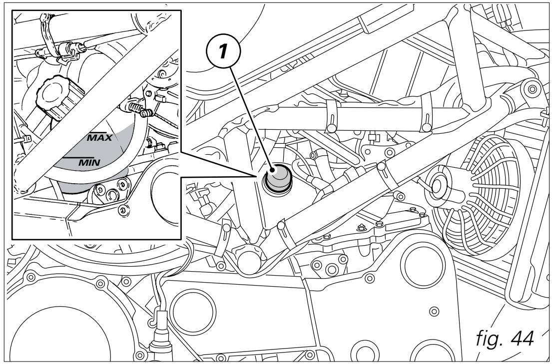


fig. 44

F

Contrôle niveau liquide de freins et embrayage
(fig. 45)
*Le niveau ne doit pas descendre au-dessous de la marque **MIN** indiquée sur les réservoirs respectifs. Un niveau insuffisant favorise l'amenée d'air dans le circuit au détriment de l'efficacité du système. Quant à la remise à niveau du liquide ou à la vidange suivant la cadence indiquée au tableau d'entretien périodique sur le Carnet de Garantie, contactez un Concessionnaire ou un Atelier Agréé.*

Important
Tous les 4 ans il est conseillé de remplacer totalement les tubulures des circuits.

Système de freinage
Si l'on constate un jeu trop important au levier ou à la pédale de frein, bien que les plaquettes soient en bon état, contactez un Concessionnaire ou un Atelier Agréé pour une vérification du circuit et la purge du système.

Attention
Le liquide de freins et embrayage est nuisible aux éléments peints du carénage et les éléments plastiques. Evitez donc que le liquide entre en contact avec ces éléments. L'huile hydraulique est corrosive et peut occasionner des préjudices et des lésions.
Ne mélangez pas d'huiles de qualité différente.
Contrôlez la parfaite étanchéité des joints.

Système d'embrayage
Un jeu au levier ou à la pédale de commande trop important et un motocycle qui saute ou s'arrête lors du passage de la vitesse signalent la présence d'air dans le circuit. Contactez un Concessionnaire ou un Atelier Agréé pour une vérification et la purge du système.

Attention
Le niveau du liquide d'embrayage dans le réservoir a tendance à augmenter au fur et à mesure que la garniture de friction des disques d'embrayage s'use. Ne dépassez donc pas la valeur prescrite (3 mm au-dessus du niveau min).

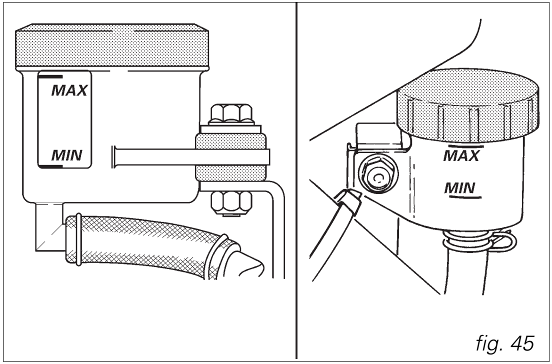


fig. 45

Vérification de l'usure des plaquettes de freins
(fig. 46)

Frein avant
Pour simplifier le contrôle des plaquettes de freins sans devoir les retirer de l'étrier, chaque pastille comporte un indicateur d'usure. Une plaquette en bon état doit présenter des rayures bien visibles sur ses garnitures.

Frein arrière
Sur chaque plaquette l'épaisseur de la garniture doit être au moins 1 mm.

Important
Pour le remplacement des plaquettes de freins, contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

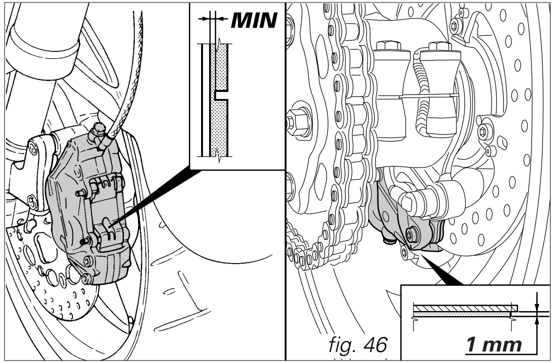


fig. 46

Réglage du câble des gaz
La poignée des gaz, dans toutes les positions de braquage, doit avoir une course à vide de 2÷4 mm, mesurée sur le bord de la poignée.
S'il y lieu de la reprendre, agir sur l'élément de réglage correspondant (1, fig. 47) situé près de la commande.

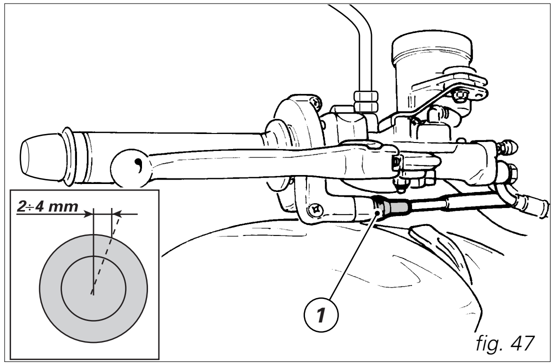


fig. 47

F

Lubrification des articulations *(fig. 48)*
Périodiquement il est nécessaire de contrôler l'état des gaines extérieures des câbles des gaz et de starter. Ils ne doivent pas présenter d'écrasements ni craquelures sur le revêtement plastique extérieur.
Vérifier le coulissement libre du câble intérieur par l'action sur sa commande : si vous constatez du frottement ou des points durs, faites-le remplacer par un Concessionnaire ou Atelier Agréé.
Pour prévenir pareils problèmes, graissez périodiquement l'extrémité des câbles flexibles de chaque commande avec de la graisse SHELL Advance Grease ou Retinax LX2.

Pour le câble des gaz, on préconise d'ouvrir la commande, en desserrant les deux vis de fixation (1), et de graisser l'extrémité du câble et le rouet.

F

Attention
Refermez la commande en faisant très attention et en insérant le câble dans le rouet.

Reposez le couvercle et serrez les vis (1).

Pour garantir un fonctionnement optimal de l'articulation de la béquille latérale, il faut lubrifier avec de la graisse SHELL Alvania R3 toutes les positions soumises au frottement, après avoir éliminé toute trace de crasse.

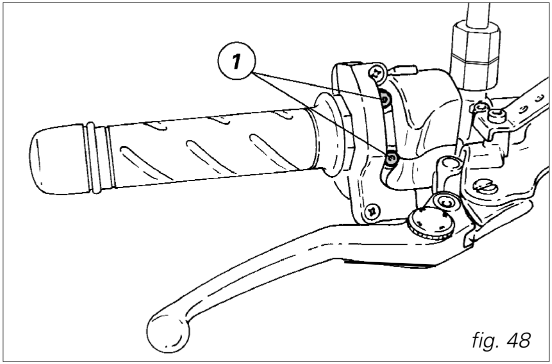


fig. 48

Charge de la batterie *(fig. 49)*
Pour recharger la batterie il est conseillé de la retirer du motocycle.
*Débranchez la borne négative (**-**) noire en premier et celle positive (**+**) rouge par la suite.*
Décrochez l'arrêtoir (1) et retirez la batterie.

Attention
La batterie produit des gaz explosibles ; gardez-la loin de toute source d'étincelles ou flammes.

Chargez la batterie dans un endroit bien aéré.
*Branchez les conducteurs du chargeur de batterie aux bornes - rouge au pôle positif (**+**), noir au pôle négatif (**-**).*

Important
Reliez la batterie au chargeur avant de l'activer pour éviter la formation d'étincelles au niveau des bornes de la batterie, ce qui pourrait enflammer les gaz à l'intérieur de ses éléments.
Reliez toujours la borne positive (rouge +) en premier.

Attention
Tenez la batterie hors de la portée des enfants.
Chargez la batterie pendant 5-10 heures à 1 A .

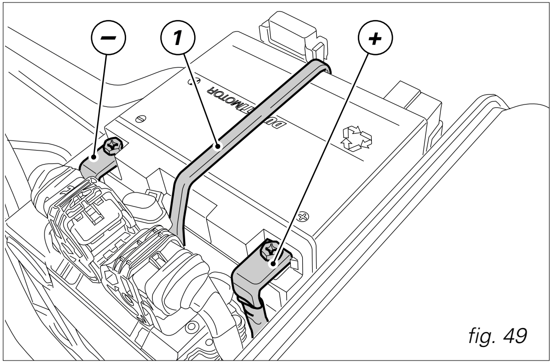


fig. 49

F

Contrôle tension de la chaîne de transmission

(fig. 50)
Le motocycle sur sa béquille latérale, la chaîne doit se trouver à une distance minimum du bras oscillant de 20-25 mm.
Dans le cas contraire, adressez-vous à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour effectuer la mise en tension de la chaîne.

Attention
Le serrage correct des vis de blocage du moyeu excentrique est d'une importance primordiale pour la sécurité du pilote.

Une chaîne mal tendue peut entraîner une usure précoce des organes de transmission.

F

Graissage de la chaîne de transmission

Ce type de chaîne est pourvue de joints toriques à protection des éléments frottants contre les agents extérieurs et pour un maintien prolongé du graissage.
Afin de ne pas endommager ces joints au cours du nettoyage de la chaîne, utilisez uniquement des solvants spécifiques et n'effectuez pas de lavage trop violent par des machines à jets de vapeur. Séchez la chaîne à l'air comprimé, ou à l'aide de matière absorbante et graissez-la à chacun de ses éléments avec de la graisse SHELL Advance Chain ou Advance Teflon Chain.

Important
L'utilisation de lubrifiants non spécifiques pourrait être fort préjudiciable à la chaîne, la couronne et le pignon du moteur.

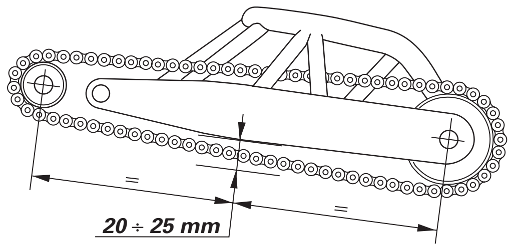


fig. 50

Remplacement des ampoules d'éclairage

Avant d'effectuer le remplacement d'une ampoule grillée, il faut s'assurer que la lampe de rechange a les valeurs de tension et de puissance spécifiées à la page 68 "Circuit Electrique" pour ce dispositif d'éclairage.

Phare avant *(fig. 51)*

Pour faciliter l'entretien du phare avant, il est préconisé de retirer la bulle ainsi qu'il est indiqué au par. "Dépose de la bulle" à la page 42.

Pour accéder aux ampoules du phare desserrez la vis inférieure (1), fixant l'ensemble encadrement/parabole au corps d'ampoule.

Détachez le connecteur (2, fig. 52) de l'ampoule du phare. Décrochez le clip (3, fig. 52) de retenue ampoule et retirez celle-ci du support.

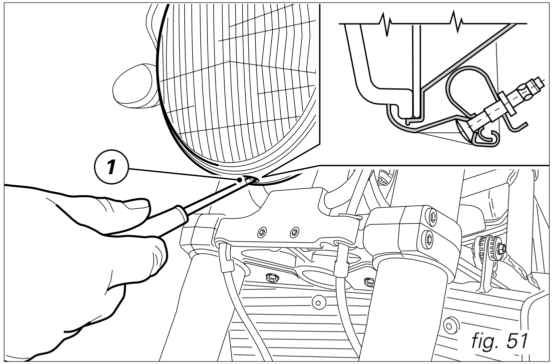


fig. 51

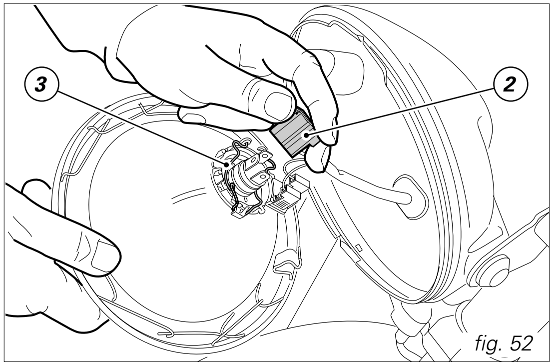


fig. 52

F

Remplacez l’ampoule (4, fig. 53).

Remarque
La partie transparente de l’ampoule neuve ne doit pas être touchée les mains nues, parce que cela en provoquerait le noircissement, d'où la diminution de sa luminosité. Insérez les ergots de positionnement du socle d'ampoule dans les crans correspondants afin d'obtenir l'assiette exacte ; accrochez l'extrémité du clip (3, fig. 52) aux supports de l'ensemble phare. Reliez les câbles.

Pour remplacer l’ampoule du feu de position, détachez le connecteur correspondant. Cette lampe (5, fig. 54) a une douille à baïonnette. Pour l’extraire il faut l’enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d’une montre. Remplacez l’ampoule, enfoncez-la et tournez-la dans le sens des aiguilles d’une montre jusqu’à son encliquetage en place. Remontez le connecteur et fixez l’ensemble encadrement/parabole.

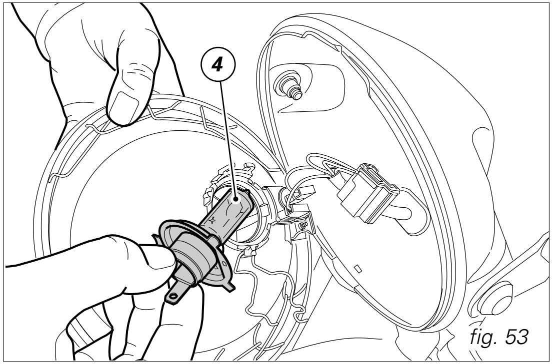


fig. 53

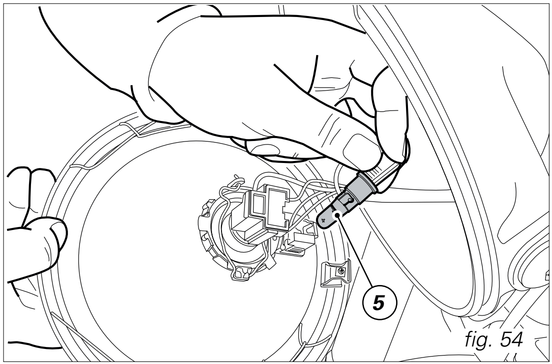


fig. 54

F

Clignotants de direction *(fig. 55)*
Desserrez la vis (1) et séparez la coupelle (2) depuis le support du clignotant.
Cette lampe a une douille à baïonnette. Pour l'extraire il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour insérer l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage en place.
Remontez la coupelle en insérant l'ergot (A) dans le cran correspondant du support du clignotant.
Serrez la vis (1).

Feux stop *(fig. 56)*
Pour remplacer l'ampoule du feu de stop et de position, il faut desserrer les deux vis (1) bloquant l'optique (2) et retirer celle-ci. Cette lampe a une douille à baïonnette. Pour l'extraire il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour insérer l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage en place. Remontez l'optique.

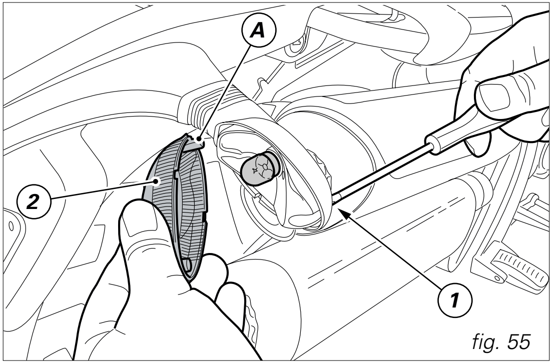


fig. 55

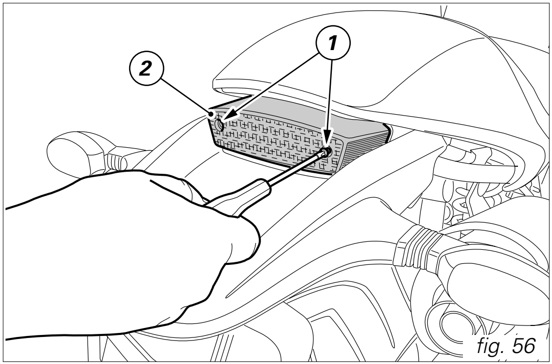


fig. 56

Eclairage de plaque à numéro *(fig. 57)*
Pour accéder à l'ampoule d'éclairage plaque (3), sortez la douille de lampe de l'intérieur, puis sortez la lampe et remplacez-la.

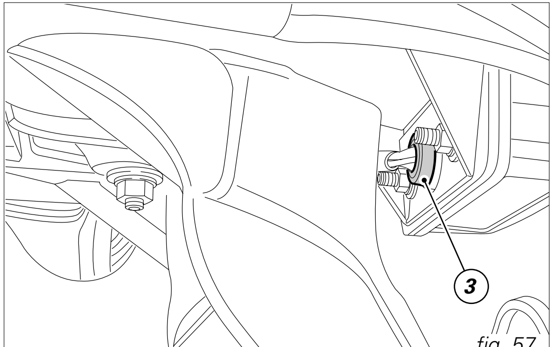


fig. 57

F

Assiette du phare *(fig. 58)*
Pour contrôler si le phare est bien positionné, mettez le motocycle, pneus gonflés à la pression prescrite et une personne assise en selle, parfaitement à l'aplomb de son axe longitudinal et en face d'un mur ou écran, à une distance de 10 m de celui-ci. Tracez une ligne horizontale correspondant à la hauteur du centre du phare et une autre verticale alignée à l'axe longitudinal du motocycle. Effectuez le contrôle en pénombre autant que possible. Allumez le feu de croisement :
la limite supérieure de démarcation entre la zone sombre et la zone éclairée ne doit pas dépasser en hauteur 9/10 de la distance comprise entre le sol et le centre du phare.

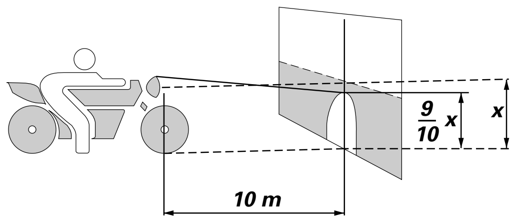


fig. 58

Remarque

La procédure décrite est établie par la "Règlementation Italienne" au sujet de la hauteur maximum du faisceau lumineux.
Conformez cette procédure aux prescriptions en vigueur dans le pays où le motocycle est utilisé.

La retouche de l'assiette verticale du phare s'effectue en intervenant sur les vis (1, fig. 59) le fixant aux supports latéraux.

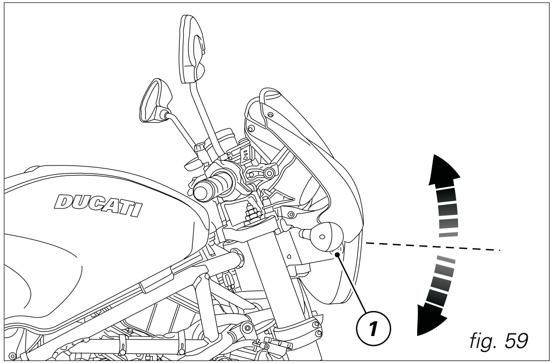


fig. 59

F

Pneus
Pression avant :
2,1 bars - 2,3 Kg/cm²
Pression arrière :
2,2 bars - 2,4 Kg/cm²

La pression peut varier selon la température et l'altitude, elle devrait donc être contrôlée et réglée chaque fois que vous roulez en haute montagne ou dans des zones avec de fortes variations de température.

Important
Mesurez et réglez la pression des pneus lorsque ils sont froids.

Afin de préserver la rotondité de la jante avant, en roulant sur des routes avec beaucoup de nids de poule, augmenter la pression de gonflage du pneu de 0,2÷0,3 bars.

F

Réparation ou remplacement des pneus
En cas de perforations légères, les pneus sans chambre à air se dégonflent très lentement, puisqu'ils ont un certain degré d'étanchéité autonome. Si vous constatez qu'un pneu est légèrement dégonflé, contrôlez soigneusement s'il y a des fuites.

Attention
En cas de perforation, remplacez le pneu. En cas de remplacement du pneu il est conseillé d'utiliser la marque et le type de première monte.
Assurez-vous d'avoir solidement appliqué les capuchons de protection des valves pour éviter les chutes de pression lorsque vous roulez.
N'utilisez jamais de pneus avec chambre à air. Le non-respect de cette règle peut entraîner la crevaison soudaine du pneu, d'où la possibilité de graves retombées sur pilote et passager.

Après remplacement d'un pneu il faut réaliser l'équilibrage de la roue.

Important
Ne détachez ni déplacez les contrepoids d'équilibrage des roues.

Remarque
Pour le remplacement des pneus, contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé : c'est là une garantie que la dépose et repose des roues est réalisée de manière appropriée.

Epaisseur minimale de la bande de roulement
Mesurez l'épaisseur minimale (S, fig. 60) de la bande de roulement dans le point où l'usure est plus importante : elle ne doit pas être inférieure à 2 mm et, quoi qu'il en soit, non inférieure aux dispositions législatives en vigueur.

Important
Contrôlez périodiquement les pneus pour détecter des coupures ou fissures, surtout sur les faces latérales, des gonflements ou des taches évidentes et étendues qui révèlent des dommages à l'intérieur. Remplacez-les s'ils sont fort abîmés.
Otez le gravier ou d'autres corps étrangers restés captifs dans les sculptures du pneu.

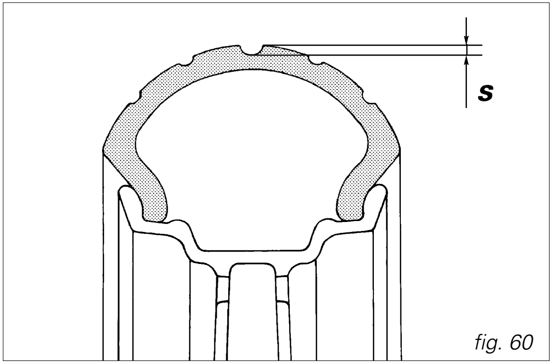


fig. 60

F

Contrôle niveau d'huile moteur *(fig. 61)*
Le niveau de l'huile moteur peut être vérifié par le hublot de regard (1), placé sur le couvercle d'embrayage. Contrôlez le niveau de l'huile motocycle parfaitement vertical et moteur froid. Après l'extinction, attendez quelques minutes afin que le niveau se stabilise. Le niveau doit se maintenir entre les marques du hublot de regard. Si le niveau est bas, il faut faire l'appoint avec l'huile moteur SHELL Advance Ultra 4. Otez le bouchon de remplissage (2) et complétez l'huile jusqu'au niveau établi. Remettez le bouchon.

Important
Pour la vidange du moteur et le remplacement des filtres à huile - suivant la cadence prescrite au tableau d'entretien périodique (voir Carnet de Garantie) - contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Viscosité
SAE 10W-40
Les autres viscosités indiquées au tableau peuvent être utilisées si la température moyenne de la zone d'utilisation du motocycle se trouve dans les limites de la plage prescrite.

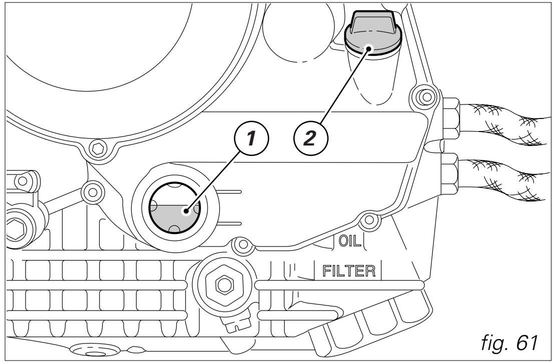
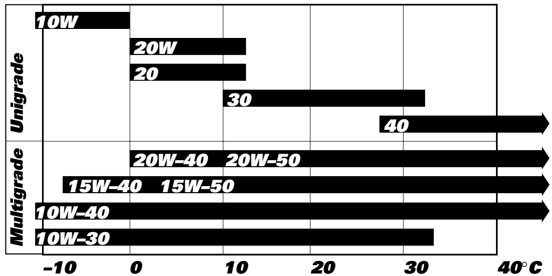


fig. 61



Nettoyage et remplacement des bougies *(fig. 62)*
Les bougies sont un élément important du moteur et doivent donc être systématiquement contrôlées.
Cette action s’avère assez facile et permet de vérifier le bon état de fonctionnement du moteur. Sortez les bobines depuis les bougies et retirez-les de la culasse à l’aide de la clé en dotation.
Vérifiez la couleur de l’isolation céramique de l’électrode centrale : une couleur uniforme marron clair témoigne un bon état du moteur.
Si l’on constate une couleur différente ou de la calamine sombre, remplacez la bougie et rapportez ce que vous avez constaté à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.
Contrôlez également l’usure de l’électrode centrale: si elle se présente usée et vitreuse, remplacez la bougie.
Contrôlez l’écart entre les électrodes : il doit être de 0,6-0,7 mm.

Important
En cas de réglage, prenez garde à plier l’électrode latérale. Un écart plus ou moins important diminue les performances et peut entraîner des difficultés de démarrage ou des problèmes de fonctionnement au ralenti.
Nettoyez l’électrode et l’isolation soigneusement à l’aide d’une petite brosse métallique et vérifiez la condition du joint.
Nettoyez soigneusement son emplacement sur la culasse et prenez garde à ne pas laisser tomber de corps étrangers à l’intérieur de la chambre de combustion.

Reposez la bougie sur la culasse en la vissant jusqu’au bout de son filetage. Serrez au couple de 20 Nm.
Si l’on ne dispose pas de clé dynamométrique, après le serrage à la main, serrez encore de 1/2 tour avec la clé en dotation.

Important
N’utilisez pas des bougies ayant un degré thermique non approprié ni une longueur différente du filetage.
La bougie doit être serrée correctement.

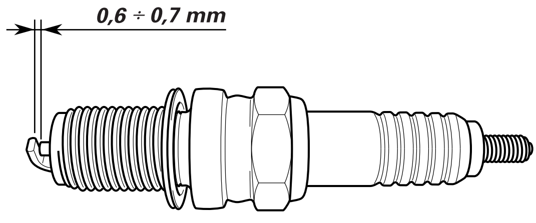


fig. 62

F

Nettoyage général
Afin de maintenir dans le temps le brillant d'origine des surfaces métalliques et des éléments peints, il faut laver et essuyer périodiquement le motocycle à raison de son utilisation et des conditions des routes parcourues.
Pour ce faire, ayez recours à de produits appropriés, biodégradables si possible, et évitez les détergents ou solvants trop agressifs.

Important
Ne laver pas le motocycle aussitôt après son utilisation, pour prévenir la formation des halos provoqués par l'eau qui s'évapore des surfaces demeurant encore chaudes.
Ne pas diriger sur le motocycle de jets d'eau chaude ou sous haute pression. L'utilisation de machines à jet de vapeur est susceptible de provoquer des grippages ou des anomalies aux fourches, axes de roue, système électrique, joints SPI de la fourche, ouïes d'aération et pots d'échappement pouvant provoquer la perte des conditions de sécurité du véhicule.

Si quelques parties du moteur devaient être particulièrement sales ou encrassées, utilisez un dégraissant à nettoyer. Empêchez pourtant qu'il entre au contact des organes de la transmission (chaîne, pignon, couronne, etc.).
Rincez le véhicule à l'eau tiède et séchez toutes ses parties superficielles à l'aide d'une peau chamoisée.

Attention
Parfois les freins ne répondent pas après le lavage du motocycle.
Ne graissez ni lubrifiez aucunement les disques de frein, ce qui occasionnerait la perte du pouvoir freinant de la machine.
Nettoyez les disques avec un solvant non gras.

Inactivité prolongée

Si le motocycle n'est pas utilisé pour une longue période, il est conseillé d'exécuter les opérations ci-dessous :
réalisez un nettoyage général ;
écoulez le carburant du réservoir ;
introduisez, par les sièges des bougies, un peu d'huile dans les cylindres et faites tourner un peu le moteur manuellement, afin de distribuer un film protecteur sur les parois internes ;
utilisez le support de service pour soutenir le motocycle ;
déconnectez et ôtez la batterie - le contrôle et, au besoin, la recharge de la batterie, s'avèrent nécessaires en cas de non-utilisation du motocycle pour une période supérieure à un mois ;
recouvrez le motocycle d'une housse de protection n'endommageant pas la peinture et ne retenant pas la buée.
La housse est disponible auprès de Ducati Performance.

Consignes importantes

Dans certains pays (France, Allemagne, Grande Bretagne, Suisse, etc.) la législation locale exige le respect de certaines règles antipollution et antibruit.
Réalisez les contrôles périodiques prévus et remplacez en l'occurrence tout ce qu'il faut par des pièces détachées spécifiques d'origine Ducati, qui se conforment aux règles des différents pays.

F

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Encombrement *(mm) (fig. 63)*

Poids

A sec :
193 kg
A pleine charge :
390 kg

Attention

Le non-respect des limites de masse totale pourrait influencer négativement la maniabilité et le rendement de votre motocycle, ainsi que provoquer la perte de contrôle du véhicule.

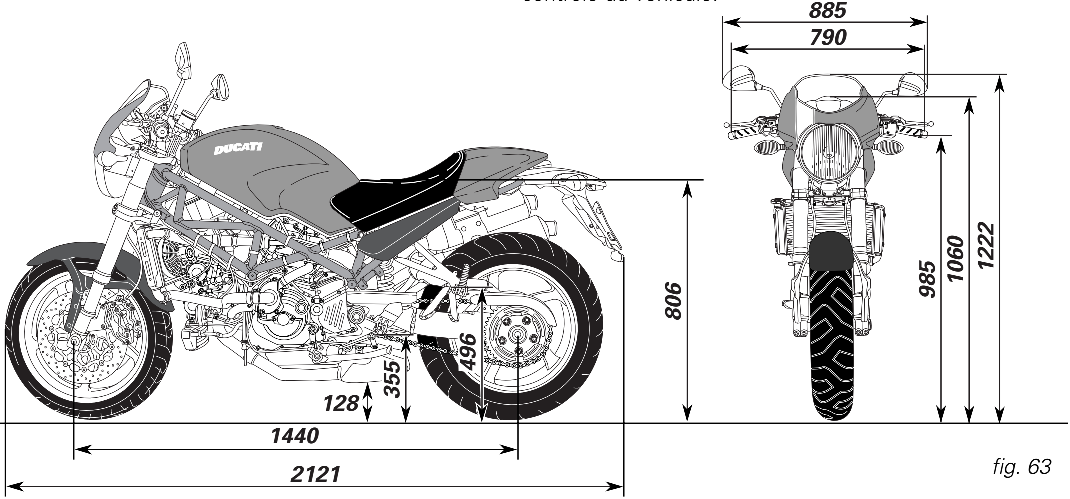


fig. 63

F

Ravitaillements	***Type***	***dm³ (litres)***
Réservoir de carburant, y compris une réserve de 3,5 dm³ (litres)	*Essence sans plomb avec indice d'octane à l'origine de 95 au minimum*	*15*
Circuit de graissage	*SHELL Advance Ultra 4*	*3,4*
Circuits de freins AV/AR et embrayage	*SHELL Advance Brake DOT 4*	*—*
Protection pour contacts électriques	*SHELL Advance Contact Cleaner*	*—*
Fourche avant	*SHELL Advance Fork 7,5 ou Donax TA*	*0,492 (par tube)*
Circuit de refroidissement	*Liquide antigel SHELL – Advance Coolant ou GLYCO SHELL 35-40 % ajouté à l'eau*	*2,7*

Important
L'emploi d'additifs dans le carburant ou dans les lubrifiants est à proscrire.

F

Moteur

Bicylindre à quatre temps en "L" longitudinal à 90°.
Alésage mm :
94
Course mm :
66
Cylindrée totale cm^3 :
996
Taux de compression :
11,6± 0,5:1
Puissance max. à l'arbre (95/1/CE) :
83,4 kW - 113 Ch. à 8750 min^{-1}
Couple max. à l'arbre (95/1/CE) :
95,5 Nm (9,68 Kgm) à 7000 min^{-1}

Distribution

***Desmodromique**, quatre soupapes par cylindre, actionnées par huit culbuteurs (quatre culbuteurs d'ouverture et quatre de fermeture) et par deux arbres à cames en tête. Le vilebrequin la commande à l'aide d'engrenages cylindriques, poulies et courroies crantées.*

***Schéma de la distribution desmodromique** (fig. 64)*

1) *Culbuteur d'ouverture (ou supérieur)*
2) *Pastille de réglage culbuteur supérieur*
3) *Demi-lunes*
4) *Pastille de réglage culbuteur de fermeture (ou inférieur)*
5) *Ressort de rappel du culbuteur inférieur*
6) *Culbuteur de fermeture (ou inférieur)*
7) *Arbre à cames*
8) *Soupape*

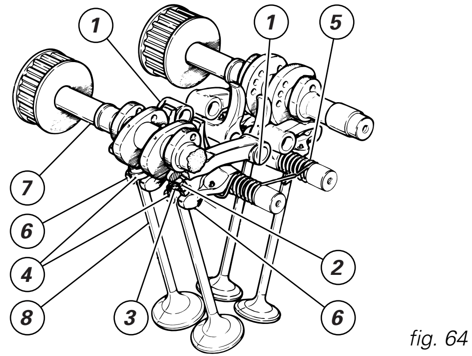


fig. 64

F

Performances
La vitesse maximum, à chaque changement de rapport, ne peut être obtenue qu'en respectant les prescriptions du rodage indiquées et en exécutant périodiquement les opérations d'entretien préconisées.
Vitesse max. (en solo) :
240 Km/h

Limites de vitesse
La vitesse maximum réalisable, après la période de rodage établie, est indiquée précédemment.

Important
Faute du respect de ces règles, aucune responsabilité ne peut engager Ducati Motor Holding S.p.A. à l'égard de la durée de vie du moteur et des préjudices éventuellement occasionnés.

Bougies d'allumage
Marque :
CHAMPION
Type :
RA 59 GC
Marque :
NGK
Type :
DCPR9EVX

Système de freinage

Frein avant
Type :
à disque perforé en acier.
N° 2 disques
Diamètre du disque : 320 mm
Commande hydraulique par levier, à la droite du guidon.
Epaisseur du disque : 5±0,1 mm
Surface de freinage : 44 cm^2
Etriers de frein à pistons différenciés.
Marque et type : BREMBO 30/34-4 pistons.
Garniture : TOSHIBA TT 2802
Type de maître-cylindre : PSC 16

Frein arrière
Type :
à disque fixe perforé, en acier.
Diamètre du disque : 245 mm
Commande hydraulique par pédale côté droit .
Epaisseur du disque : 6±0,1 mm
Surface de freinage : 25 cm^2
Etriers de frein : diamètre du cylindre 32 mm.
Marque et type : BREMBO P 2.I05N
Garniture : FERIT I/D 450 FF
Type de maître-cylindre : PS 11B

Attention
Le liquide utilisé dans le système de freinage est corrosif. En cas de contact accidentel avec les yeux ou la peau, lavez abondamment à l'eau courante la partie concernée.

Transmission
Embrayage :
multidisques à sec ;
actionné par levier côté gauche du guidon.
Transmission entre moteur et arbre primaire de la boîte par engrenages à denture droite.
Rapport :
32/59
Boîte :
à 6 vitesses ;
engrenages toujours en prise, pédale de commande à gauche.

Rapport pignon/couronne :
15/42
Rapports totaux :
1e 15/37
2e 17/30
3e 20/27
4e 22/24
5e 24/23
6e 28/24

Transmission entre la boîte de vitesses et la roue AR par chaîne.
Marque : DID
Type : 525 VL4
Dimensions : 5/8"x5/16".
Nbre maillons : 104

Important
Les rapports indiqués ont été homologués, par conséquent il ne faut pas les modifier.
Toutefois Ducati Motor Holding S.p.A. est à votre disposition pour toute exigence d'adaptation du motocycle à des parcours spéciaux, ou circuits et pour vous indiquer des rapports différents de ceux standard. Contactez un Concessionnaire ou un Atelier Agréé.

Attention
S'il y a lieu de remplacer la couronne AR, contactez un Concessionnaire ou un Atelier Agréé. Un remplacement imparfait peut être préjudiciable à la sécurité du pilote et du passager, ainsi qu'endommager de manière irréparable le motocycle.

Cadre
Tubulaire à treillis ; structure supérieure en tubes d'acier à haute résistance.
Angle de braquage (de chaque côté) : 27°
Chasse : 96 mm
Angle de chasse : 24°

Roues
Jantes en alliage léger à cinq branches.

Avant
Marque : MARCHESINI
Dimensions : 3.50x17"

Arrière
Marque : MARCHESINI
Dimensions : 5.50x17".
Les deux roues sont de type à axe amovible.

Pneus

Avant
Radial, type "tubeless".
Dimensions : 120/70-ZR17.

Arrière
Radial, type "tubeless".
Dimensions : 180/55-ZR17.

Suspensions

Avant
Fourche hydraulique inversée.
La fourche est dotée de réglage extérieur de l'action hydraulique de freinage en extension, compression et de la précontrainte des ressorts à l'intérieur des tubes.
Diamètre plongeurs :
43 mm
Débattement sur l'axe des tubes :
130 mm

Arrière
A commande progressive obtenue par l'interposition d'un balancier, entre cadre et point d'ancrage supérieur de l'amortisseur. L'amortisseur, réglable en extension, compression, et dans la précontrainte du ressort, est ancré par sa partie inférieure au bras oscillant en acier.
Le bras oscillant tourne autour d'un pivot d'ancrage qui passe par le moteur. Cette solution technologique procure au système une stabilité exceptionnelle.
Débattement :
65 mm
Débattement roue arrière :
148 mm

Remarque
Ne réalisez pas de modifications au motocycle pouvant varier les caractéristiques techniques sur la base desquelles on a obtenu l'homologation.

Circuit électrique
Se compose des principaux éléments qui suivent :
phare avant *en forme circulaire avec ampoule à iode, double filament* ***12V-55/60W****.*
Feu de position *avec ampoule* ***12V-5W****.*
Commandes électriques *au guidon.*
Clignotants de direction, *ampoules* ***12V-10W****.*
Avertisseur sonore.
Contacteurs de feux stop.
Batterie, 12V-10 Ah.
Alternateur, 12V-520W.
Régulateur électronique, *protégé par fusible de* ***40A****.*
Démarreur électrique, 12V-0,7 kW.
Feux arrière, *ampoule à double filament,* ***12V-5/21W*** *pour signaler l'arrêt, et* ***feu de position*** *; ampoule* ***12V-5W*** *pour éclairage de plaque à numéro.*

F

Remarque
Pour le remplacement des ampoules se reporter au paragraphe "Remplacement des ampoules" à la page 51.

Fusibles
La boîte à fusibles est placée sous le réservoir à carburant.
Les fusibles utilisés sont accessibles en retirant le cache de protection (1, fig. 65), comportant l'indication de l'ordre de montage et de l'ampérage.
Le fusible placé près de la batterie protège le régulateur électronique.
Pour accéder au fusible, il faut retirer le capuchon de protection (2, fig. 67).

On peut reconnaître un fusible fondu par la coupure de son filament intérieur de conduction (3, fig. 66).

Important
Pour éviter tout court-circuitage, réalisez le remplacement du fusible avec clé de contact en position ***OFF.***

Attention
N'utilisez jamais un fusible ayant des caractéristiques autres que celles établies. Faute du respect de cette règle, on pourrait porter préjudice au circuit électrique voire provoquer un incendie.

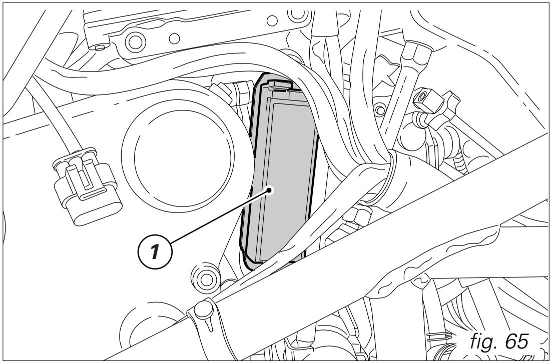


fig. 65

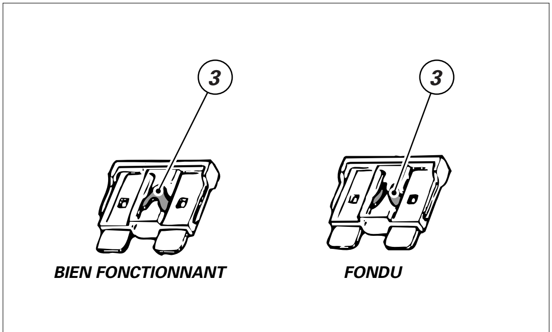


fig. 66

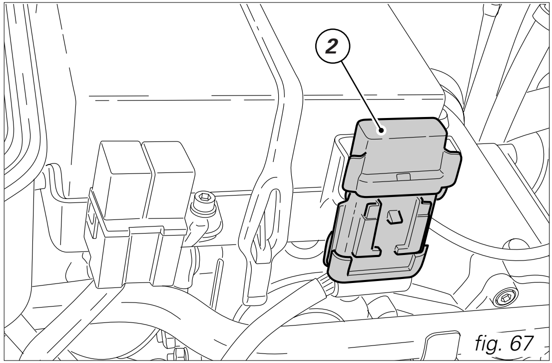


fig. 67

F

Légende plan de câblage électrique/injection
1) Commutateur main droite
2) Antenne transpondeur
3) Commutateur à clé
4) Relais allumage
5) Boîte à fusibles
6) Démarreur électrique
7) Solénoïde de démarrage
8) Batterie
9) Fusible régulateur
10) Régulateur
11) Alternateur
12) Clignotant de direction arrière droit
13) Feu arrière
14) Eclairage de plaque à numéro
15) Clignotant de direction arrière gauche
16) Réservoir de carburant
17) Contact diagnostic
18) Transmetteur vitesse
19) Bobine cylindre horizontal
20) Bobine cylindre vertical
21) Bougie cylindre horizontal
22) Bougie cylindre vertical
23) Injecteur cylindre horizontal
24) Injecteur cylindre vertical
25) Potentiomètre papillon
26) Capteur de tours/position moteur
27) Contacteur béquille latérale
28) Boîtier électronique 5.9 M
29) Relais injection
30) Contacteur sélecteur au point mort
31) Contacteur pression huile
32) Contacteur arrière feu STOP
33) Contacteur avant feu STOP
34) Commutateur main gauche
35) Capteur température/pression air
36) Instrumentation
37) Clignotant de direction avant gauche
38) Avertisseur sonore
39) Phare
40) Clignotant de direction avant droit
41) Capteur température eau boîtier
42) Capteur température eau instrument
43) Contacteur embrayage
44) Ventilateur main droite
45) Ventilateur main gauche

Code couleur des fils
B *Bleu*
W *Blanc*
V *Violet*
Bk *Noir*
Y *Jaune*
R *Rouge*
Lb *Bleu ciel*
Gr *Gris*
G *Vert*
Bn *Marron*
O *Orange*
P *Rose*

Légende boîte à fusibles *(5)*

Pos.	*Consommateurs*	*Val.*
1-9	*Interrupteur général*	*30 A*
2-10	*Pompe à carburant, injecteurs, bobines*	*20 A*
3-11	*Key sense*	*10 A*
4-12	*Alimentation boîtier électronique*	*3 A*
5-13	*Passing*	*7,5 A*
6-14	*Feux de position, feux de route et de croisement, éclairage tableau de bord.*	*15 A*
7-15	*Stop, avertisseur sonore, transmetteur vitesse*	*10 A*
8-16	*Ventilateurs*	*7,5 A*

Remarque
Le plan du câblage électrique se trouve en fin de manuel.

VERSIONS MONSTER S4R

MONSTER S4R

Coloris disponibles :
Cadre et jantes coloris métal associé aux coloris suivants :
rouge anniversary Ducati réf. 473.101 (PPG) ;
jaune Ducati réf. 473.201 (PPG) ;
noir poli réf. 248.514 (PPG).

Cadre coloris métal et jantes coloris rouge fluorescent associé au coloris suivant :
*gris foncé métallisé réf. *0017 (PPG).*

Cadre bleu et jantes blanches associé au coloris suivant :
bleu réf. 291.800 (PPG) avec bande blanche réf. D753 (PPG).

Cadre et jantes coloris noir associé au coloris suivant :
*orange réf. *0024 (PPG) avec bande noire réf. D789 (PPG).*

AIDE-MEMOIRE POUR L'ENTRETIEN PERIODIQUE

km	Nom du Ducati Service	Kilométrage	Date
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

F

Anleitungs- und Instandhaltungsheft

DUCATI MONSTER S4R

D

D

Wir freuen uns, Sie unter den „Ducatisten" begrüßen zu können und beglückwünschen Sie zu Ihrer ausgezeichneten Wahl. Sicher werden Sie Ihre neue Ducati nicht nur als normales Fortbewegungsmittel verwenden, sondern auch für kurze und lange Reisen, bei denen Ihnen Ducati Motor Holding S.p.A viel Spaß und Vergnügen wünscht.
Da Ducati Motor Holding S.p.A. dahingehend bemüht ist, ihren Kunden einen immer besseren Service zu bieten, empfiehlt sie Ihnen, die einfachen, in dieser Betriebsanleitung aufgeführten Normen aufmerksam zu befolgen, dies insbesondere was die Einlaufzeit anbelangt. So können Sie sicher sein, dass Ihnen Ihre Ducati immer starke Emotionen schenken wird.
Falls Reparaturen erforderlich werden sollten oder Sie einfach nur Ratschläge benötigen, wenden Sie sich bitte an unsere autorisierten Kundendienststellen.

Viel Vergnügen!

Hinweis
Ducati Motor Holding S.p.A. trägt keinerlei Verantwortung für eventuelle Fehler, die bei der Zusammenstellung dieser Betriebsanleitung entstanden sein könnten. Alle Informationen verstehen sich als am Tag des Ausdrucks gültig. Ducati Motor Holding S.p.A. behält sich das Recht vor, jegliche, durch eine Weiterentwicklung der genannten Produkte bedingte Änderungen anbringen zu können.

Verwenden Sie für Ihre Sicherheit, die Garantie, die Zuverlässigkeit und den Wert Ihres Ducati-Motorrads nur originale Ducati-Ersatzteile.

Achtung
Diese Betriebsanleitung ist Teil des Motorrads und muss bei seinem Weiterverkauf dem neuen Besitzer ausgehändigt werden.

D

INHALTSVERZEICHNIS

D

ALLGEMEINE HINWEISE

Garantie
Hinsichtlich einer Produktgarantie und -verlässlichkeit, weisen wir Sie in Ihrem eigenen Interesse eingehend darauf hin, sich für die Durchführung aller Arbeiten, die besondere technische Fachkenntnisse erfordern, an einen Vertragshändler oder an eine Vertragswerkstatt zu wenden. Unser hochqualifiziertes Personal verfügt über die für die Ausführung sachgemäßer Eingriffe geeignete Ausrüstung und verwendet ausschließlich nur Originalersatzteile der Ducati. Ersatzteile, die eine komplette Austauschbarkeit, einwandfreie Funktionstüchtigkeit und lange Lebensdauer garantieren.

Alle Ducati-Motorräder sind ist mit einem „Garantieheft" ausgestattet. Diese Garantie wird jedoch nicht mehr gewährleistet, wenn die Motorräder bei Sportwett-kämpfen eingesetzt werden. Während der Garantiezeit dürfen an den Bestandteilen des Motorrads keinerlei Handhabungen bzw. Änderungen vorgenommen werden und sie dürfen nicht durch anderweitige Teile, die keine Originalteile sind, ersetzt werden. Die sofortige Folge wäre in diesem Fall der Verfall jeglichen Rechts auf Garantie.

D

Symbole
Ducati Motor Holding S.p.A. bittet Sie, die vorliegende Betriebsanleitung aufmerksam durchzulesen, um Ihr Motorrad dabei kennenzulernen. Im Zweifelsfall bitten wir Sie, sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt zu wenden. Die Informationen, die Ihnen in dieser Weise übermittelt werden, könnten Ihnen während Ihren Fahrten, bei denen Ihnen Ducati Motor Holding S.p.A. viel Freude und Vergnügen wünscht, nützlich sein und ermöglichen es Ihnen, die Leistungen Ihres Motorrads über lange Zeit hinweg aufrecht zu erhalten. In diesen Heft werden einige Informationen gegeben, die von von besonderer Bedeutung sind.

Achtung
Eine Nichteinhaltung dieser Anleitungen kann Gefahrensituationen schaffen und zu schweren Verletzungen und auch zum Tod führen.

Wichtig
Es besteht die Möglichkeit, das Motorrad und/oder seine Bestandteile zu beschädigen.

Hinweis
Weitere Informationen über den laufenden Vorgang.

*Alle Angaben wie **rechts** oder **links** beziehen sich auf die Fahrtrichtung des Motorrads.*

Nützliche Informationen für eine sichere Fahrt

Achtung
Vor dem Einsatz des Motorrads lesen!

Oftmals werden Unfälle aufgrund der geringen Erfahrung des jeweiligen Motorradfahrers verursacht. Deshalb darf das Motorrad niemals ohne Führerschein gefahren werden; um das Motorrad verwenden zu dürfen, muss man im Besitz eines regulären Führerscheins sein.
Das Motorrad niemals unerfahrenen Fahrern oder Personen leihen, die über keinen regulären Führerschein verfügen.
*Fahrer und Beifahrer müssen **immer** einen Schutzhelm tragen.*
Keine herabhängenden Kleidungsstücke oder Zubehör tragen, welches sich in den Steuerungen verhängen oder die Sicht behindern könnte.
Den Motor niemals in geschlossenen Räumen anlassen. Die Abgase sind giftig und könnten schon nach kurzer Zeit zur Ohnmacht oder gar zum Tod führen.
Sobald sich das Motorrad in Bewegung setzt, müssen Fahrer und Beifahrer ihre Füße auf den jeweiligen Fußrasten abstellen.
*Um für jede Art von Fahrtrichtungswechsel oder Änderungen des Fahrbahnbelags vorbereitet zu sein, muss der Fahrer den Lenker **immer** mit beiden Händen umgreifen, während sich der Beifahrer **immer** mit beiden Händen an den am Rahmen unter der Sitzbank angebrachten Griffen festhalten muss.*
Die nationalen und örtlichen Gesetze und Regelungen sind zu beachten.
*Immer die Geschwindigkeitsbegrenzungen, dort wo angegeben, einhalten und **niemals** die Geschwindigkeit, welche von den Sichtbedingungen, der Fahrbahn und den Verkehrsverhältnissen gegeben wird, überschreiten.*
***Immer** und rechtzeitig, durch Einschalten der jeweiligen Blinker, jedes Abbiegen oder jeden Fahrbahnwechsel anzeigen.*
Sich gut ersichtlich zeigen und vermeiden im "Toten Winkel" der vorausfahrenden Fahrzeuge zu fahren.
Besonders an Kreuzungen, an den Ausfahrten aus Privat- oder öffentlichen Parkplätzen und auf den Zufahrten zu Autobahnen Acht geben.
*Beim Tanken **stets** den Motor abstellen und insbesondere darauf achten, dass kein Kraftstoff auf den Motor oder auf das Auspuffrohr tropft.*
Beim Tanken des Motorrads niemals rauchen.
Die Kraftstoffdämpfe, die beim Tanken entstehen und eingeatmet werden können, sind gesundheitsschädlich.
Falls Kraftstofftropfen auf die Haut oder die Kleidung gelangen sollten, diese sofort mit Wasser und Seife abwaschen und die Kleidung wechseln.
***Immer** den Zündschlüssel abziehen, wenn man das Motorrad unbewacht stehen lässt.*
Der Motor, die Auspuffrohre und die Schalldämpfer bleiben über längere Zeit hinweg heiß.

Achtung

Die Auspuffanlage kann auch nach dem Abschalten des Motors noch heiß sein. Achten Sie daher besonders darauf, dass Sie mit keinem Teil der Auspuffanlage in Berührung kommen und stellen Sie das Fahrzeug nie in der Nähe von entflammbarem Material ab (einschließlich Holz, Blätter, usw.) ab.

Das Motorrad so abstellen, dass es nicht umgestoßen werden kann und dazu den Seitenständer verwenden. Das Motorrad nie auf schrägem oder weichem Gelände abstellen, da es hier umfallen könnte.

Fahrten mit voller Ladung

Dieses Motorrad wurde so entworfen, dass man auch auf langen Fahrten mit voller Ladung vollkommen sicher reisen kann. Die Verteilung der Lasten am Motorrad ist sehr wichtig, um diese Sicherheitsstandards aufrecht erhalten und um Schwierigkeiten bei plötzlichen Fahrmanövern oder beim Befahren von unebenen Straßenabschnitten vermeiden zu können.

Informationen über die Tragfähigkeit

Das Gesamtgewicht des fahrbereiten Motorrads, mit Fahrer, Beifahrer, Gepäck und Zubehör darf nicht überschritten werden: 390 kg.

Das Gepäck oder das Zubehör, welches sich am schwersten erweist, so tief wie möglich und möglichst in der Mitte des Motorrads ausrichten. Das Gepäck fest an der Motorradstruktur befestigen: Nicht richtig befestigtes Gepäck kann ein instabiles Motorrad zur Folge haben.
Keinerlei voluminöse und schwere Elemente am Lenker oder am vorderen Kotflügel befestigen, da dies zu einem gefährlichen Stabilitätsverlust des Motorrads führen könnte.
Kein Gepäck in die Zwischenräume am Rahmen einfügen, da es mit den Bewegungsorganen des Motorrads in Kontakt kommen könnte.
Überprüfen, ob die Reifen den auf Seite 58 angegebenen Druck aufweisen und sich in einem guten Zustand befinden.

Erkennungsdaten

Jedes Ducati-Motorrad ist mit zwei Erkennungsnummern versehen; eine für den Rahmen (Abb. 1) und eine für den Motor (Abb. 2).

Rahmen-Nr.

Motor-Nr.

Hinweis

Diese Nummern kennzeichnen das jeweilige Motorradmodell und sind bei Ersatzteilbestellungen stets anzugeben.

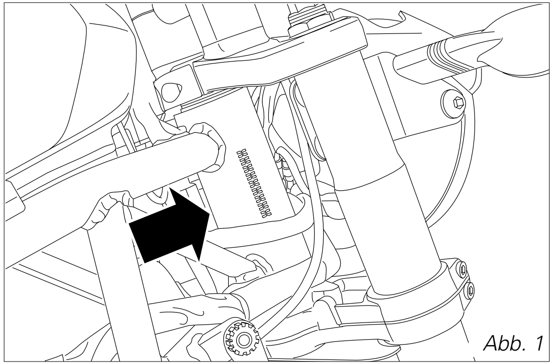


Abb. 1

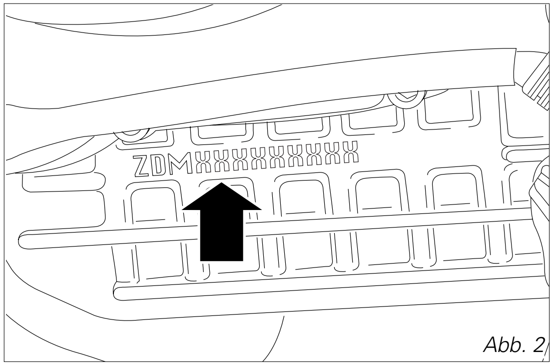


Abb. 2

D

FAHRSTEUERUNGEN

Achtung
Dieses Kapitel zeigt die Anordnung der Steuerungen an, die beim Fahren des Motorrads erforderlich sind. Vor einem Verwenden der entsprechenden Steuerungen, müssen daher folgende Beschreibungen aufmerksam durchgelesen werden.

Anordnung der Motorradsteuerungen *(Abb. 3)*

1) Instrumentenbrett
2) Zündschlüsselschalter und Lenkersperre
3) Linker Umschalter
4) Kupplungssteuerhebel
5) Starterhebel
6) Rechter Umschalter
7) Gasdrehgriff
8) Vorderradbremshebel
9) Gangschaltpedal
10) Hinterradbremspedal

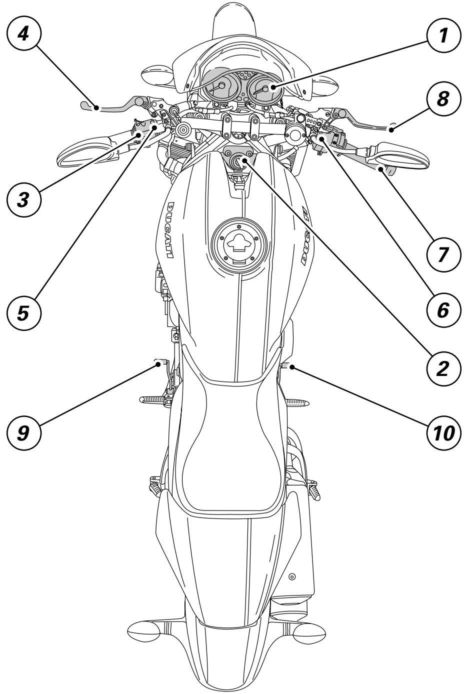


Abb. 3

D

Instrumentenbrett *(Abb. 4)*
1) ***Fernlichtanzeige*** ***(blau)***
Leuchtet beim Einschalten des Fernlichts auf.
2) ***Blinkeranzeige*** ***(grün)***
Blinkt auf, wenn ein Blinker betätigt wird.
3) ***Reserveanzeige*** ***(gelb)***
Leuchtet auf, wenn der Tank auf Reserve steht bzw. ungefähr nur noch 3,5 Liter Kraftstoff vorhanden sind.
4) ***Leerlaufanzeige N (grün)***
Leuchtet auf, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet.
5) ***Öldruckanzeige*** ***(rot)***
Ihr Aufleuchten zeigt einen zu niedrigen Motoröldruck an. Sie muss aufleuchten, wenn der Zündschalter auf ***ON*** *gestellt wird, muss aber einige Sekunden nach dem Anlass erlöschen. Bei einem sehr heißen Motor kann es vorkommen, dass sie kurz aufleuchtet, muss in diesem Fall aber bei steigender Drehzahl erlöschen.*

Wichtig
Leuchtet diese Kontrollleuchte weiter auf, darf man nicht losfahren, da es sonst zu schweren Motorschäden kommen könnte.

6) ***Ockerfarbene Kontrollleuchte***
Blinkt auf, wenn das Motorrad (Immobilizer aktiv) abgeschaltet ist. Sie hat auch die Funktion der Immobilizer-Diagnose.

Hinweis
Wurde der Immobilizer einmal aktiviert, blinkt die Kontrollleuchte 24 Stunden lang auf, erlischt dann, die Schutzfunktion bleibt jedoch weiterhin aktiv.

7) ***EOBD-Kontrollleuchte*** ***(ockerfarben)***
Zeigt durch ihr Aufleuchten die Sperrung des Motors an. Erlischt nach einigen Sekunden (normalerweise nach 1,8 - 2 Sekunden).
8) ***Tachometer*** *(km/h)*
Zeigt die Fahrgeschwindigkeit an.
a) ***LCD (1)****:*
- Kilometerzähler *(km)*
Zeigt die insgesamt bereits gefahrene Strecke an.

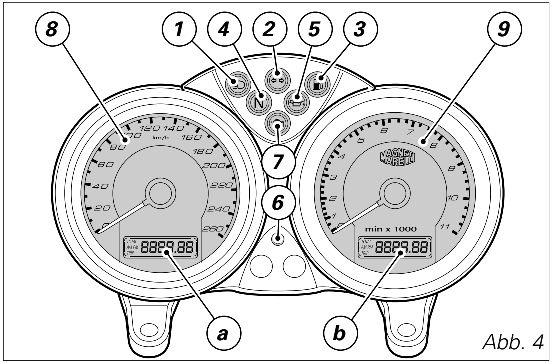


Abb. 4

D

- ***Tageskilometerzähler*** *(km)*
Zeigt die seit der letzten Rückstellung gefahrene Strecke an.
9) ***Drehzahlmesser*** *(min^{-1})*
Zeigt die Drehzahl des Motors pro Minute an.
b) ***LCD (2):***
- Uhr
- Öltemperatur

Funktionen der LCD-Einheit
Beim Einschalten des Motorrads (Zündschlüssel von ***OFF*** *auf* ***ON****) wird am Instrumentenbrett ein* ***Check*** *aller Instrumente (Zeiger, Display, Kontrollleuchten) durchgeführt (siehe Abb. 5 und 6).*

Funktionen der LCD-Einheit (1)
Auf das Drücken der Taste (B) (Abb. 6) bei einem auf ***ON*** *stehenden Zündschlüssel kommt es zu einer Wechselanzeige des Tages- und des Kilometerzählers.*

Rückstellen des Tageskilometerzählers
Befindet er sich in der Funktion ***TRIP*** *(Tageskilometerzähler) kommt es durch das Niederdrücken der Taste (B) (Abb. 6), für 2 Sekunden, zum Rückstellen der Displayanzeige (LCD 1) auf Null.*

Funktionen der LCD-Einheit (2)
Auf das Drücken der Taste (A) (Abb. 6) bei einem auf ***ON*** *stehenden Zündschlüssel werden die Uhrzeit und die Wassertemperatur angezeigt.*

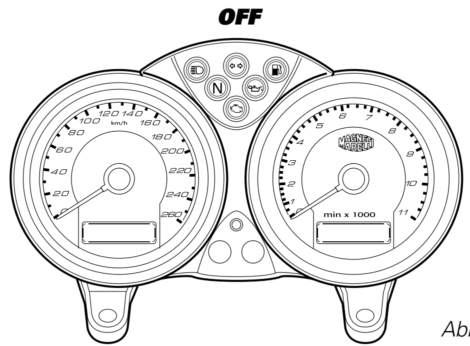


Abb. 5

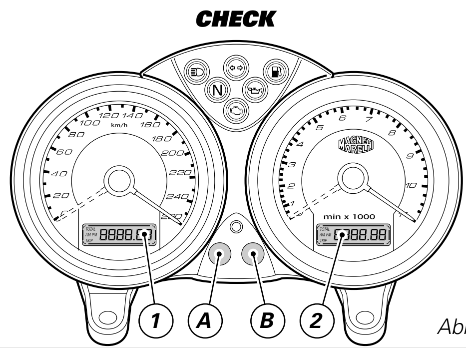


Abb. 6

D

Einstellen der Uhr

*Die **Taste (A)** mindestens 2 Sekunden lang drücken.*
*Durch Drücken der **Taste (B)** nun die Zeitangabe **AM/PM** einstellen.*
*Um die Angabe der Stunden ändern zu können, nun die **Taste (A)** drücken; wiederholt hintereinander die **Taste (B)** drücken und so die Anzeige der Stunden ändern.*
*Für den Übergang auf die Einstellung der Minuten, die **Taste (A)** drücken*
*Die **Taste (B)** drücken und so die Minutenangabe durchlaufen lassen; indem man sie länger als 5 Sekunden lang niederdrückt, ändert sich die Minutenangabe schneller.*
*Zum Verlassen des Einstellmodus die **Taste (A)** drücken.*

Funktion - Wassertemperaturanzeige

*Sinkt die Wassertemperatur unter 40° (104°F) ab, wird am Display die Angabe "**LO**", bei einer Temperatur über 120° (248°F) die Angabe "**HI**" angezeigt.*

Funktion - Kraftstoffpegelanzeige

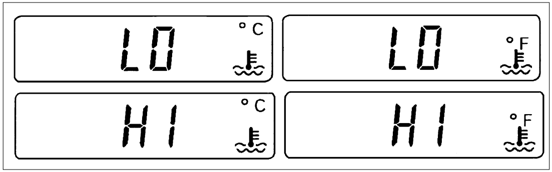
*Auf das Aufleuchten der Reservekontrollleuchte hin, wird am Display die Angabe "**FUEL**" angezeigt.*

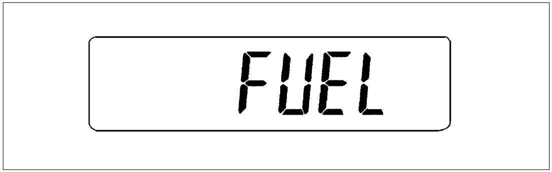
Funktion - Inspektionsanzeige

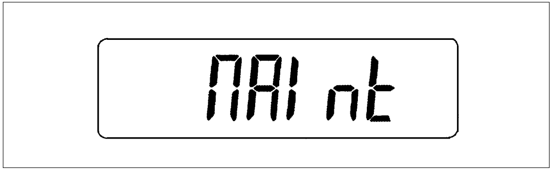
*Nach den ersten 1000 km (621 Meilen) und daraufhin alle 10.000 km (6210 Meilen) wird bei jedem Umstellen des Zündschlüssels auf **ON** auf dem Display 5 Sekunden lang die Angabe "**MAInt**" angezeigt, die auf die Fälligkeit der regelmäßigen Inspektion hinweist.*

Funktion - Helligkeitsregulierung

*Drückt man die Taste (B) (Abb. 6) innerhalb von 5 Sekunden nach dem Umstellen des Zündschlüssels auf **ON**, kann man durch ein aufeinanderfolgendes Niederdrücken dieser Taste die Helligkeit am Instrumentenbrett einstellen.*







Das Immobilizer-System

Um das Motorrad noch sicherer gegen Diebstähle zu gestalten, wurde das Motorrad mit einem elektronischen System (IMMOBILIZER) ausgestattet, das den Motor automatisch blockiert, wenn der Zündschlüssel auf Off gedreht wird. Jeder Schlüssel ist also mit einer elektronischen Vorrichtung ausgestattet, die beim Anlassen die von einer im Schalter eingebauten Spezialantenne abgegebenen Signale moduliert. Das modulierte Signal stellt in einen sogenannten "Befehl" dar, der bei jedem Zündvorgang unterschiedlich ausfällt und durch den das Steuergerät den Schlüssel erkennt. Nur unter dieser Bedingung kann der Motor gestartet werden.

Schlüssel *(Abb. 7)*

Gemeinsam mit dem Motorrad wird folgendes geliefert:
- 1 Schlüssel A (ROT),
- 2 Schlüssel B (SCHWARZ).

Achtung

Der rote Schlüssel A ist für seine Aufbewahrung im perfekten Zustand mit einer Gummikappe ausgestattet, die nicht mit anderen Schlüsseln in Kontakt kommen sollte. Diesen Schutz ausschließlich nur im erforderlichen Fall abnehmen.

D

Bei den beiden Schlüsseln B handelt es sich um normale Schlüssel. Sie dienen:
- als Zündschlüssel,
- zum Öffnen des Kraftstofftanks,
- zum Öffnen der Sitzbank.

Der Schlüssel A verfügt über die gleichen Funktionen der Schlüssel B und dient, falls erforderlich, auch zum Löschen und dem erneuten Programmieren anderer schwarzer Schlüssel.

Hinweis

Gemeinsam mit den drei Schlüsseln wird Ihnen ein Anhänger (1) ausgehändigt, auf dem die Identifikationsnummer dieser Schlüssel angegeben wird.

Achtung

Die Schlüssel voneinander trennen, dann den Anhänger (1) und den Schlüssel A an einem sicheren Ort aufbewahren. Darüber hinaus wird empfohlen, immer nur einen der beiden schwarzen Schlüssel zum Anlassen des Motorrads zu verwenden.

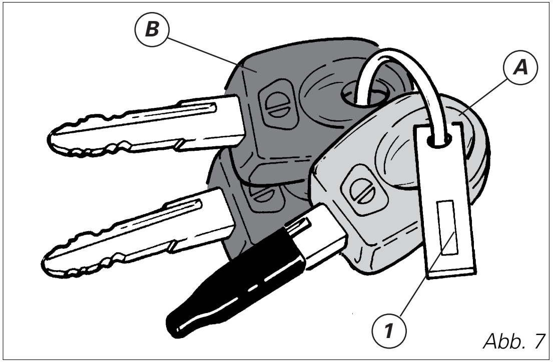


Abb. 7

Code Card

Gemeinsam mit den Schlüsseln wird Ihnen eine CODE CARD (Abb. 8) ausgehändigt, auf der folgendes angegeben ist:

A) (Abb. 9) der elektronische Code, der im Fall einer Motorblockierung bzw. einer mangelnden Zündung nach einem ***Key-ON*** *zu verwenden ist.*

Achtung

Die CODE CARD muss an einem sicheren Ort aufbewahrt werden. Ein Mitführen des elektronischen und auf der CODE CARD angegeben Codes ist jedoch empfehlenswert, falls sich eine Motorfreigabe anhand des Verfahrens erforderlich machen sollte, bei dem der Gasdrehgriff entsprechend betätigt werden muss.
Das in Folge beschriebene Verfahren gibt die Möglichkeit, im Fall von Störungen am Immobilizer-System, die Funktion der „Motorsperre“, die durch das gleichzeitige Aufleuchten der ockerfarbenen Kontrollleuchte ***EOBD*** *(7, Abb. 4) angezeigt wird, freizugeben.*
Dieses Verfahren kann jedoch nur mittels Eingabe des auf der Code Card angegebenen elektronischen Codes (eletronic code) durchgeführt werden.

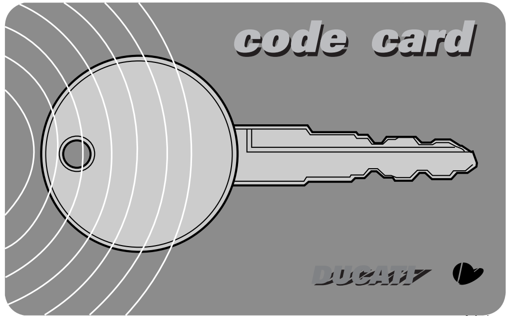


Abb. 8

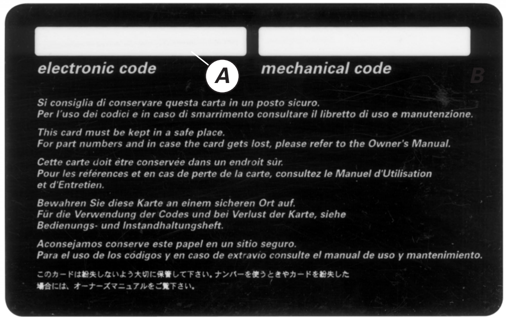


Abb. 9

D

Freigabe des Immobilizers über den Gasdrehgriff

*1) Den Zündschlüssel auf **ON** stellen, dann den Gasdrehgriff vollkommen aufdrehen und in dieser Position halten. Die Kontrollleuchte **EOBD** erlischt nach der festgelegten Zeit von 8 Sekunden.*
*2) Erlischt die Kontrollleuchte **EOBD**, den Gasdrehgriff sofort loslassen.*
*3) Die Kontrollleuchte **EOBD** beginnt zu blinken. Nun so viele Leuchtimpulse der Leuchte mitzählen, wie sie der ersten Ziffer der Codenummer entsprechen. Daraufhin den Gasdrehgriff für 2 Sekunden aufgedreht halten, dann wieder loslassen. So wird die Eingabe einer Codeziffer erkannt, die **EOBD** leuchtet daraufhin 4 Sekunden lang stabil auf. Sollte man bei der Eingabe der nächsten Codeziffer über den Gasdrehgriff nicht in dieser Weise verfahren, blinkt die Kontrollleuchte **EOBD** 20 Mal hintereinander auf, leuchtet dann feststehend, d.h. das Verfahren muss vom Punkt (1) an wiederholt werden. Der Zündschlüssel muss jedoch erst wieder auf **OFF** gestellt werden.*
4) Die unter Punkt (3) angegebenen Arbeitsschritte so lange wiederholen, bis die letzte Ziffer eingegeben wurde.
*5) Wurde der Code korrekt eingegeben, blinkt die **EOBD** beim Zurücklassen des Gasdrehgriffs auf und zeigt so die erfolgte Freigabe des Motors an. Die Kontrollleuchte kehrt nach 4 Sekunden in ihren normalen Zustand (erloschen) zurück. Wurde der Code **NICHT** korrekt eingegeben, leuchtet die **EOBD** weiterhin auf und die Arbeitsschritte können vom Punkt (1) an, nach dem Umstellen des Zündschlüssels auf **OFF**, so oft wie erforderlich wiederholt werden.*

Hinweis
Wird der Gasdrehgriff vor der festgelegten Zeit losgelassen, leuchtet die Kontrollleuchte auf, dass bedeutet dann, dass der Zündschlüssel auf OFF gestellt werden und die Sequenz vom Punkt (1) an wiederholt werden muss.

Funktionsweise
*Jedes Mal, wenn der Schlüssel von **ON** auf **OFF** gedreht wird, sorgt das Schutzsystem für die Aktivierung der Motorsperre. Beim Anlassen des Motors bzw. auf das Drehen des Schlüssels von **OFF** auf **ON** hin, können sich folgende Situationen ergeben:*
*1) Wird der Code erkannt, blinkt die Kontrollleuchte **CODE** am Instrumentenbrett kurz auf; das Schutzsystem hat in diesem Fall den Schlüsselcode erkannt und hebt die Motorsperrung auf; durch Drücken der **START**-Taste, kann der Motor gestartet werden.*
*2) Erlischt die Kontrollleuchte **CODE** nicht, bedeutet dies, dass der Code nicht erkannt wurde. In diesem Fall, wird empfohlen, den Schlüssel in die Position **OFF** zu bringen und ihn darauf erneut auf **ON** zu schalten. Sollte der Motor weiterhin blockiert bleiben, sollten Sie es nochmals mit dem anderen, mitgelieferten schwarzen Schlüssel versuchen.*
Springt der Motor immer noch nicht an, setzen Sie sich bitte mit dem Kundendienst der DUCATI in Verbindung.
*3) Blinkt die **CODE**-Leuchte weiterhin auf, bedeutet dies, dass eine Anzeige des Immobilizer-Systems zurückgesetzt wurde (z.B. mittels Motorfreigabe über den Gasdrehgiff). Dreht man den Zündschlüssel auf **OFF**, dann wieder auf **ON**, müsste die Kontrollleuchte des Immobilizers wieder normal aufleuchten (siehe Punkt 1).*

Achtung
Starke Stöße können die Eeektronischen Komponenten des Schlüssels beschädigen. Bei diesem Verfahren immer den gleichen Schlüssel verwenden. Der Einsatz verschiedener Schlüssel könnte daran hindern, dass das System den eingesteckten Schlüssel erkennt.

Ersatzschlüssel
Sollte der Kunde zusätzliche Schlüssel benötigen, kann er sich diesbezüglich an das Kundendienstnetz der DUCATI wenden und muss diesem alle noch in seinem Besitz befindlichen Schlüssel und die CODE CARD vorweisen. Der Kundendienst der DUCATI wird alle neuen und die noch vorhandenen Schlüssel abspeichern (max. 8 Schlüssel). Der Kunde kann auch dazu aufgefordert werden, sich als Inhaber des Motorrads auszuweisen. Die Codenummern der während der Speicherung nicht vorgewiesenen Schlüssel werden gelöscht, dadurch wird gewährleistet, dass die eventuell verloren gegangenen Schlüssel nicht mehr für den Anlass des Motors verwendet werden können.

Hinweis
Sollte das Motorrad an einen anderen Besitzer übergehen, müssen diesem alle Schlüssel und die CODE CARD ausgehändigt werden.

Zündschlüsselschalter und Lenkersperre

(Abb. 10)
Ist vor dem Tank angebracht und kann auf vier Positionen gestellt werden:
A) ***ON****: Funktion von Lichtern und Motor befähigt.*
B) ***OFF****: Funktion von Lichtern und Motor ausgeschaltet.*
C) ***LOCK****: Lenker blockiert.*
D) ***P****: Standlicht und Lenkersperre.*

Hinweis
Um den Schlüssel in die beiden letztgenannten Positionen zu bringen, muss man ihn eindrücken und entsprechend drehen. In den Positionen (B), (C) und (D) kann der Schlüssel abgezogen werden.

Achtung
Dieses Motorrad ist mit einem energiesparenden Steuergerät ausgestattet. Bleibt der Zündschlüssel zufällig auf ON, ohne dass der Anlasser betätigt wird, schaltet sich das Steuergerät nach 15 Sekunden aus und vermeidet dadurch eine überflüssige Energieentnahme. Nach Ablauf dieser Zeit muss der Zündschlüssel daher erst wieder auf ***OFF*** *und dann erneut auf* ***ON*** *gedreht werden.*

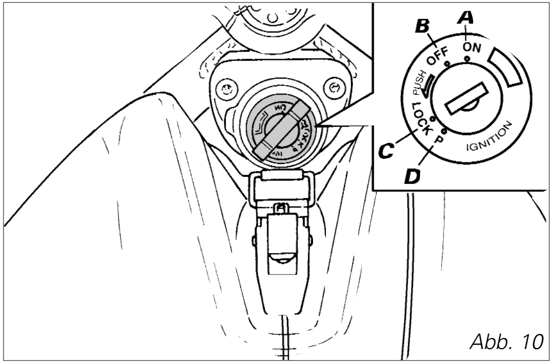


Abb. 10

D

Linker Umschalter *(Abb. 11)*
1) Wechselschalter, Wahl der Beleuchtungsart, 2 Positionen:
Position ≣D = Abblendlicht eingeschaltet;
Position ≣D = Fernlicht eingeschaltet.

2) Taste ⇦⇨ = Blinkerschalter mit drei Positionen:
mittlere Position = ausgeschaltet;
Position ⇦ = Abbiegen nach links;
Position ⇨ = Abbiegen nach rechts.
Um die jeweilige Blinklichtfunktion ausschalten zu können, muss der kleine Hebel an der Blinkersteuerung, nachdem er wieder in die Mitte zurückgesprungen ist, niedergedrückt werden.

3) Drucktaste = Hupe

4) Drucktaste ≣D = Lichthupe

Kupplungshebel *(Abb. 11)*
Dieser Hebel (5) ist für das Auskuppeln zuständig. Er ist mit einer Nutmutter (6) am Lenker ausgestattet, über den seine Distanz zum Lenkergriff eingestellt werden kann. Für die Regulierung drückt man den Hebel (5) vollständig nach vorne, hält ihn so ausgerichtet, betätigt dabei die Nutmutter (6) und dreht sie so in eine der vier vorgesehenen Positionen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass: die Position Nr. 1 dem maximalen Abstand zwischen Hebel und Griff entspricht, während man in der Position Nr. 4 den minimalen Abstand erreicht.

Wird der Hebel (5) betätigt, kommt es zur Unterbrechung des Antriebs vom Motor zum Getriebe, d.h. zum Antriebsrad. Seine Anwendung ist in allen Fahrphasen des Motorrads von Bedeutung, insbesondere aber beim Anfahren.

Achtung
Die Regulierung des Kupplungs- und des Bremshebels muss an einem stehenden Motorrad erfolgen.

Wichtig
Eine korrekte Anwendung dieser Vorrichtung wird die Lebensdauer des Motors verlängern, da so Schäden an dessen Antriebsorganen vermieden werden können.

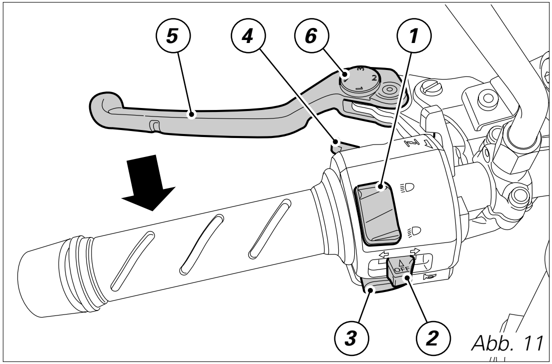


Abb. 11

D

Hinweis
Ein Anlassen des Motors bei ausgeklapptem Seitenständer und einem sich im Leerlauf befindlichen Getriebe oder eingelegtem Gang ist möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen ist (im letzten Fall muss der Seitenständer hochgeklappt sein).

Starterhebel (Abb. 12)
Die Steuerung (7) des Starters dient einem schnelleren Anlass eines noch kalten Motors und, nach dem Anlass, der Anhebung der Standgasdrehzahl.
Positionen der Steuerung:
A) = Steuerung nicht aktiviert.
B) = Steuerung vollständig aktiviert.
Dieser Hebel kann auch auf Zwischenstellungen gebracht werden, wodurch man eine stufenweise Erwärmung des Motors erhält *(siehe Seite 36)**.*

Wichtig
Diese Vorrichtung darf nicht verwendet werden, wenn der Motor bereits warm ist. Nicht mit aktiviertem Starter fahren.

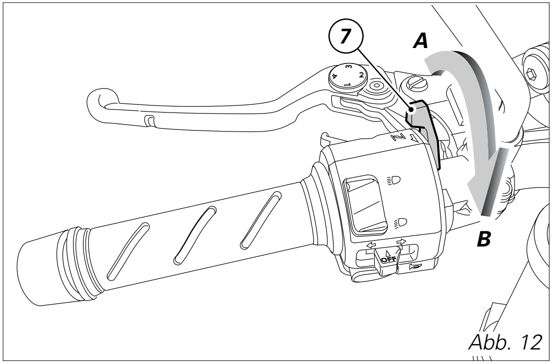


Abb. 12

D

Rechter Umschalter *(Abb. 13)*
1) Umschalter, Lichtschalter mit drei Positionen:
nach rechts **O** *= Licht ausgeschaltet;*
Mitte ☰O☰ *= vorderes und hinteres Standlicht, Kennzeichenbeleuchtung und Beleuchtung des Instrumentenbretts eingeschaltet;*
nach links ☼ *= Scheinwerfer, vorderes und hinteres Standlicht, Kennzeichenbeleuchtung und Instrumentenbrettbeleuchtung eingeschaltet.*

2) Schalter für ***MOTORSTOP,*** *zwei Positionen:*
Position ◯ ***(RUN)*** *= Motorbetrieb*
Position ⊗ ***(OFF)*** *= Motorstop*

Achtung
Dieser Schalter dient hauptsächlich in Notfällen, in denen sich ein schnelles Ausschalten des Motors als notwendig erweist. Nach einem Halt, muss der Schalter in seine Position ◯ *zurückgestellt werden, dann kann der Zündvorgang erfolgen.*

Wichtig
Fährt man mit eingeschalteter Beleuchtung und schaltet den Motor dann unter Anwendung des Schalters (2) ab und lässt den Zündschlüssel auf ***ON,*** *kann dies zum Verbrauch der Batterie führen, da in diesem Fall die Beleuchtung eingeschaltet bleibt.*

3) Drucktaste ⚡ *= Motoranlass.*

Gasdrehgriff *(Abb. 13)*
Der Gasdrehgriff (4), auf der rechten Seite des Lenkers, steuert die Öffnung der Drosselklappenventile. Beim Loslassen des Griffs, kehrt dieser automatisch wieder in die anfängliche Standgasposition zurück.

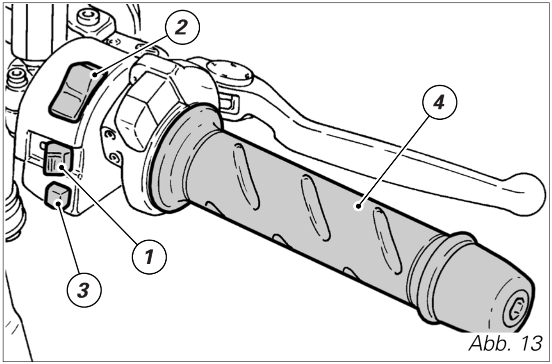


Abb. 13

D

***Vorderradbremshebel** (Abb. 14)*
Durch Ziehen dieses Hebels (5) zum Gasdrehgriff, wird die Vorderradbremse betätigt. Zum Betätigen dieser Steuerung reicht ein geringer Kraftaufwand aus, da es sich um eine hydraulische Steuerung handelt.
Der Hebel ist mit einer Nutmutter (6) ausgestattet, die für die Einstellung des Hebelabstands vom Griff zum Lenker zuständig ist, siehe Regulierung des Kupplungshebels auf Seite 19.

Achtung
Bevor Sie diese Steuerungen verwenden, die Angaben auf Seite 39 lesen.

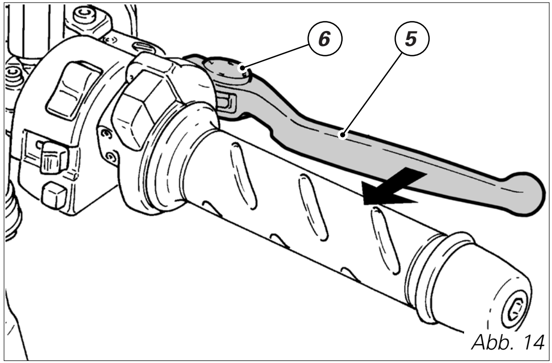


Abb. 14

D

Pedal der Hinterradbremse *(Abb. 15)*
Das Pedal (1) mit dem Fuß nach unten drücken und so die Hinterradbremse betätigen. Es handelt sich um ein hydraulisches Steuerungssystem.

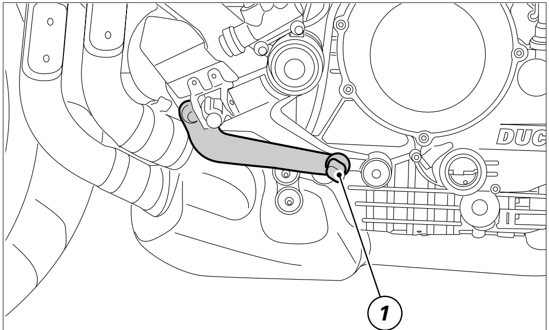


Abb. 15

Gangschaltpedal *(Abb. 16)*
*Die Ruheposition des Gangschaltpedals, in die es beim Loslassen automatisch wieder zurückspringt, befindet sich in der Mitte **N**. Es verfügt über zwei Positionen:*
*nach unten = wird das Pedal nach unten gedrückt, wird der 1. Gang eingelegt oder auf niedrigere Gänge zurückgeschaltet. Dabei kommt es am Instrumentenbrett zum Erlöschen der Kontrollleuchte **N**.*
Nach oben = durch Anheben des Pedals kann man den 2. Gang und danach den 3., den 4., den 5. und den 6. Gang einlegen. Jede Pedalverstellung entspricht dem Weiterschalten um einen einzigen Gang.

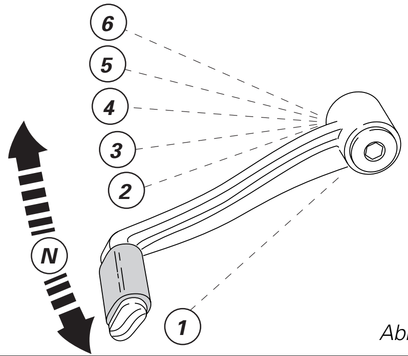


Abb. 16

D

Einstellung der Position des Fußschaltpedals

(Abb. 17)
Zur Anpassung an die Ansprüche der Fahrer besteht die Möglichkeit, die Position des Schalthebels den Fußrasten gegenüber entsprechend einzustellen.
Die Position des Schalthebels kann wie folgt geändert werden:
Den Stab (1) am Schlüsselansatz (2) blockieren, dann die Kontermuttern (3) und (4) lockern.

Hinweis
Die Mutter (3) hat ein linksgängiges Gewinde.

Den Stab (1) drehen und dabei das Schaltpedal in die gewünschte Position bringen. Die beiden Kontermuttern gegen den Stab anziehen.

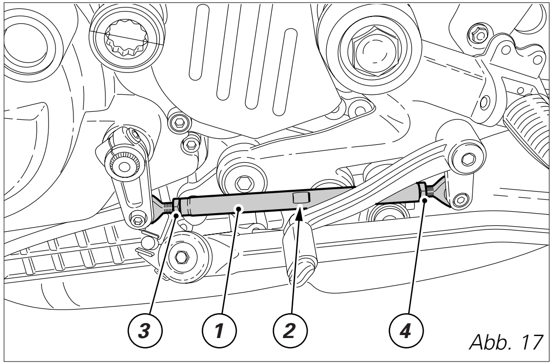


Abb. 17

D

Regulierung des Bremspedals *(Abb. 18)*
Um den Fahransprüchen aller Fahrer zu entsprechen, kann die Position des Hebels der Hinterradbremse der Fußraste gegenüber entsprechend reguliert werden. Die Position des Pedals der Hinterradbremse kann wie folgt geändert werden:
Die Kontermutter (5) lockern. Über die Einstellschraube (6) für den Pedalhub die gewünschte Position einstellen. Die Kontermutter (5) anziehen. Durch das Betätigen des Bremspedals mit der Hand prüfen, ob es ein Spiel von circa 1,5÷2 mm aufweist bevor die Bremse anspricht. Sollte dies nicht der Fall sein, muss die Länge des Steuerstabs des Bremszylinders folgendermaßen geändert werden:
Die Kontermutter (7) des Bremszylinderstabs lockern. Um den Leerhub zu erhöhen, den Stab (8) an der Gabel (9) einschrauben. Zur Minderung lockern. Die Kontermutter (7) anziehen, dann das Spiel erneut prüfen.

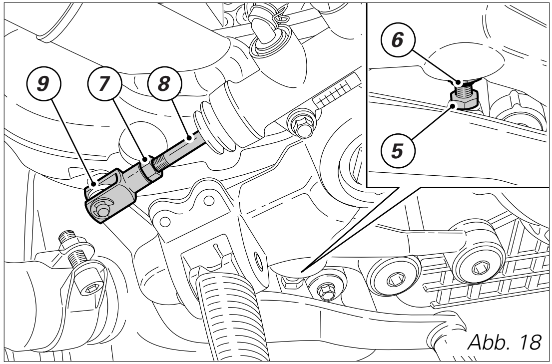


Abb. 18

D

HAUPTBESTANDTEILE UND –VORRICHTUNGEN

Anordnung am Motorrad *(Abb. 19)*

1) Kraftstofftankverschluss
2) Sitzbankschloss
3) Helmgurtstift
4) Haltegriff für Beifahrer
5) Seitenständer
6) Rückspiegel
7) Einstellvorrichtungen für Zentralfederbein
8) Einstellvorrichtungen für Vorderradgabel
9) Tankstützstab
10) Sitzbankabdeckung
11) Verankerungshebel für Kraftstofftank
12) Katalysator

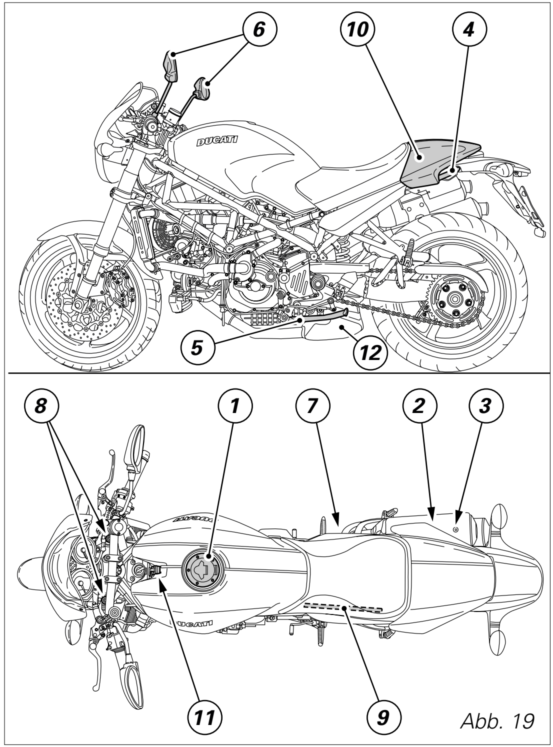


Abb. 19

Kraftstofftankverschluss *(Abb. 20)*

Öffnen
Den Schutzdeckel (1) anheben, dann den Zündschlüssel einstecken. Nun um 1/4 Drehung im Uhrzeigersinn drehen und so das Schloss aufsperren. Den Verschluss anheben.

Schließen
Den Verschluss mit eingestecktem Schlüssel wieder in seinen Sitz eindrücken.
Den Schlüssel, gegen den Uhrzeigersinn, in seine Ausgangsstellung zurückdrehen, dann abziehen. Den Schutzdeckel (1) des Tankschlosses zuklappen.

Hinweis
Das Schließen des Tanks ist nur mit eingestecktem Schlüssel möglich.

Achtung
Nach jedem Tankvorgang (siehe Seite 41) muss man sich immer davon überzeugen, dass der Tankverschluss auch wieder perfekt ausgerichtet und abgeschlossen wurde.

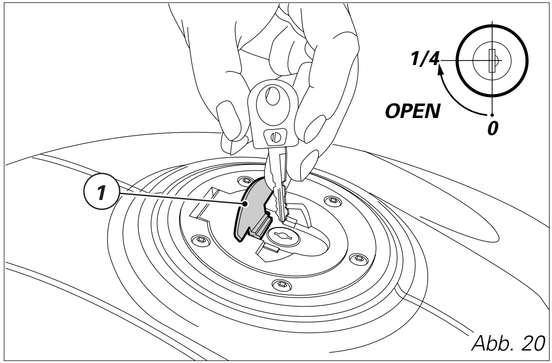


Abb. 20

D

Sitzbank- und Helmschloss *(Abb. 21-22)*

Öffnen

Den Zündschlüssel in das Schloss einstecken und im Uhrzeigersinn drehen bis es zum Ausrasten der Sitzbank aus ihrer Verankerung am Rahmen kommt. Diese nun durch Ziehen nach hinten aus den vorderen Feststellvorrichtungen lösen. Im Hohlraum unter dem hinteren Sitzbankbereich befindet sich der Helmbefestigungsgurt (1) (siehe Seite 43), den man durch den Helm führt und dessen Enden man am Stift (2) einhakt. Den Helm heraushängen lassen und durch die Montage der Sitzbank absichern.

Achtung

Diese Vorrichtung ist als Diebstahlschutz für den Helm vorgesehen, wenn das Motorrad geparkt wird. Den Helm niemals am Stift eingehängt lassen, wenn man mit dem Motorrad losfährt, da er mit den Fahrbewegungen interferieren und so den Verlust der Motorradkontrolle verursachen könnte.

Schließen

Sich vergewissern, dass alle Elemente wieder korrekt im Hohlraum unter der Sitzbank angeordnet und befestigt wurden. Den vorderen Teil der Sitzbankunterseite unter die Bügelschraube des Rahmens schieben und den hinteren Teil der Sitzbank so lange niederdrücken, bis das Einrasten des Schlossriegels zu vernehmen ist. Hat man sich davon überzeugt, dass die Sitzbank fest am Rahmen aufsitzt, kann der Schlüssel abgezogen werden.

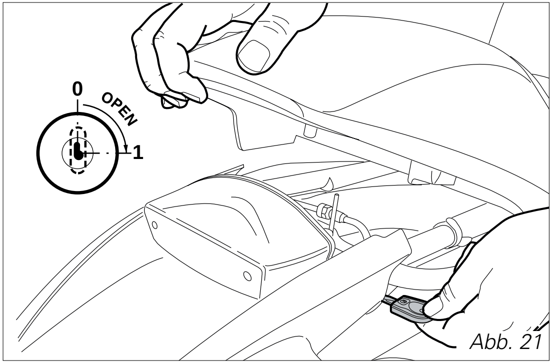


Abb. 21

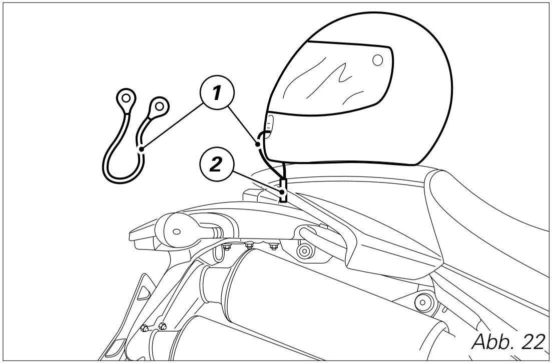


Abb. 22

Seitenständer *(Abb. 23)*

Wichtig
Vor dem Betätigen des Seitenständers muss man sich darüber vergewissern, dass die Abstellfläche fest und eben genug ist.

Weicher Boden, Kies, von der Sonne aufgeweichter Asphalt, u.ä. können zu einem mit Schäden verbundenen Umfallen des Motorrads führen.
Auf abfallendem Gelände muss das Motorrad immer mit dem Hinterrad talwärts abgestellt werden.
Zum Ausklappen des Seitenständers, braucht man nur mit dem Fuß den Schubarm (1) herunterzudrücken (dabei den Lenker mit beiden Händen umfassen) und ihn so in seine maximale Ausklappstellung zu begleiten. Das Motorrad so lange neigen, bis der Ständer am Boden zur Auflage kommt.

Achtung
Nicht auf dem Motorrad sitzen bleiben, wenn es durch den Seitenständer gestützt wird.

Um den Seitenständer wieder in seine „Ruheposition“ (waagrecht) zu bringen, muss das Motorrad nach rechts geneigt und gleichzeitig der Schubarm (1) mit dem Fußrücken hochgeklappt werden.

Hinweis
Es wird empfohlen, die Funktionstüchtigkeit des Haltesystems (zwei ineinander geschobene Spannfedern) und des Sicherheitssensors (2) zu prüfen.

Hinweis
Ein Anlassen des Motors bei ausgeklapptem Seitenständer und einem sich im Leerlauf befindlichen Getriebe oder eingelegtem Gang ist möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen ist (im letzten Fall muss der Seitenständer hochgeklappt sein).

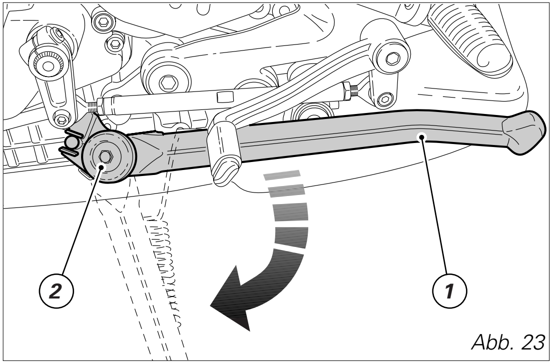


Abb. 23

D

Einstellvorrichtungen für das Zentralfederbein
(Abb. 24-25)
Das Zentralfederbein ist mit außen liegenden Einstellschrauben ausgestattet, die eine Anpassung der Motorradlage, den Belastungsbedingungen entsprechend, ermöglichen. Die Einstellschraube (1), die sich auf der rechten Seite der unteren Befestigung des Federbeins an der Hinterradschwinge befindet, reguliert die hydraulische Dämpfung in der Zugstufe (Rückzug).
Die Einstellschraube (2) am Ausdehnungsbehälter des Federbeins reguliert die hydraulische Dämpfung in der Druckstufe.
Durch ein Drehen der Einstellschrauben (1 und 2) im Uhrzeigersinn wird die Dämpfwirkung erhöht, gegen den Uhrzeigersinn drehend, wird sie gemindert.
STANDARDEINSTELLUNG:
Aus der vollkommen geschlossenen Position die Einstellschraube (1) um eine Drehung und die Einstellschraube (2) um zwei Drehungen lösen.
Die beiden Nutmuttern (3), die am oberen Teil des Federbeins angeordnet sind, regulieren die Vorspannung der äußeren Feder. Um die Federvorspannung ändern zu können, muss man die obere Nutmutter betätigen.
*Durch **Anziehen** oder **Lösen** der unteren Nutmutter wird die Vorspannung **erhöht** bzw. **gemindert**. Wurde die gewünschte Vorspannung einmal erreicht, die obere Nutmutter wieder festziehen.*

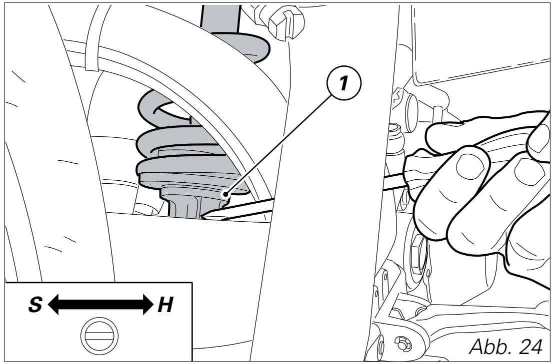


Abb. 24

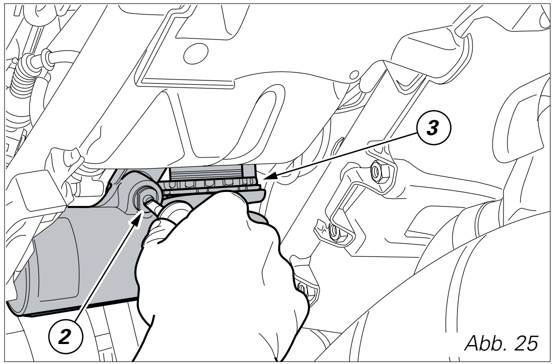


Abb. 25

Achtung

Zum Drehen der für die Vorspannungsregulierung vorgesehenen Nutmutter einen Hakenschlüssel verwenden und vorsichtig verfahren, damit die Hand nicht etwa stark gegen andere Motorradteile schlagen kann, falls der Zahn des Schlüssels beim Drehen herausspringt.

Achtung

Das Federbein enthält unter hohem Druck stehendes Gas und kann, wenn es von unerfahrenen Personen ausgebaut wird, schwere Schäden verursachen.

Hat man vor, einen Beifahrer und Gepäck zu befördern, muss die Feder des Zentralfederbeins auf die maximale Vorspannung gebracht werden, damit das dynamische Verhalten des Motorrads verbessert und mögliche Interferenzen mit der Fahrbahn ausgeglichen werden können. Dies kann auch eine erneute Anpassung der hydraulischen Dämpfung in der Zugstufe erforderlich machen.

Einstellvorrichtungen der Vorderradgabel

(Abb. 26-27)
Die Motorradgabel ist sowohl in der Zugstufe (Rückzug) als auch in der Druckstufe der Holme möglich.
Die Einstellung erfolgt über die äußeren Einstellschrauben:

1) *(Abb. 26) zur Änderung der hydraulischen Dämpfung in der Zugstufe;*
2) *(Abb. 26) zur Änderung der Vorspannung der innen liegenden Federn;*
3) *(Abb. 27) zur Änderung der hydraulischen Dämpfung in der Druckstufe.*

Die Einstellschraube (1), die am Scheitel der Gabelholme angebracht ist, mit einem Schlitzschraubendreher drehen und so die hydraulische Dämpfung in der Zugstufe ändern. Zum Betätigen der Einstellschraube (3, Abb. 27) einen Schraubendreher durch die durchgehende Bohrung der Radachse an der Gabelholmachse einführen.
Beim Drehen der Einstellschrauben (1 und 3) sind Einrastgeräusche zu vernehmen, von denen jedes jeweils einer Dämpfposition entspricht. Wenn man diese Schrauben vollkommen bis zu deren Feststellung einschraubt, erhält man die Position „0“, die der maximalen Dämpfung entspricht.
Von dieser Position aus beginnend, kann man während des Drehen gegen den Uhrzeigersinn, die verschiedenen Einrastgeräusche mitzählen, die dann hintereinander für die Positionen 1, 2, usw. stehen.

Die Standardpositionen sind folgende:
Druckstufe: 12 Einrastungen;
Zugstufe: 11 Einrastungen.
Der Maximalwert beläuft sich auf 14 Einrastungen in der Zugstufe und 16 Einrastungen in der Druckstufe, denen die Position der Mindestdämpfung entspricht.

Um die Vorspannung der Innenfeder jedes Holms ändern zu können, muss die Sechskant-Einstellschraube (2) unter Anwendung eines 22mm-Sechskantschlüssels betätigt werden.
Der Vorspannungswert (A) kann zwischen 25 und 10 mm variieren.
Die Originaleinstellung entspricht 16 mm.

Wichtig
Die Einstellschrauben beider Holme müssen auf die gleichen Positionen eingestellt werden.

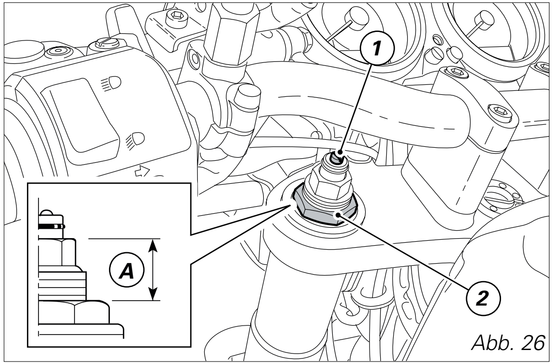


Abb. 26

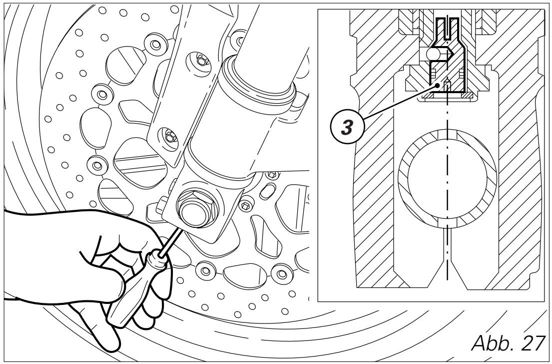


Abb. 27

D

GEBRAUCHSNORMEN

Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit (Abb. 28)

Wichtig
Während der Einfahrzeit müssen das Instandhaltungsprogramm und die im Garantieheft durch die Inspektionscoupons vorgegebenen Kontrollen am Motorrad strikt eingehalten bzw. vorgenommen werden. Eine Nichtbeachtung dieser Vorschriften entbindet Ducati Motor Holding S.p.A. von jeder und jeglicher Haftungspflicht für eventuelle Motorschäden oder eine verminderte Lebensdauer desselben.

Max. Drehzahl

Geschwindigkeiten oder Drehzahlen, die in der Einfahrzeit und im normalen Einsatz einzuhalten sind:
1) bis 1000 km;
2) ab 1000 bis 2500 km;
3) nach 2500 km.

Bis 1000 km

Auf den ersten 1000 km muss der Drehzahlmesser besonders aufmerksam beobachtet werden. Folgende Drehzahl darf absolut nicht überschritten werden: 6.000 min^{-1}.
Während der ersten Betriebsstunden des Motorrads die Belastung und den Drehzahlbereich des Motors ständig variieren, dabei jedoch immer unter der vorgeschriebenen Drehzahlgrenze bleiben. Hierzu eignen sich besonders kurvenreiche Strecken und möglichst auch Straßen in hügeligem Gelände, wo Motor, Bremse und Radfederungen wirksam eingefahren werden können.
Auf den ersten 100 km müssen die Bremsen behutsam betätigt und plötzliche oder längere Bremsvorgänge vermieden werden. Dies ermöglicht ein korrektes Einschleifen des Reibungsmaterials der Bremsbeläge.
Um ein einwandfreies, gegenseitiges Anpassen aller mechanischen Teile zu ermöglichen und insbesondere um die Funktionsdauer der wichtigsten Motorteile nicht vorzeitig zu beeinflussen, wird empfohlen, nicht zu abrupt zu beschleunigen und den Motor nicht zu lange in erhöhter Drehzahl, besonders nicht an Steigungen, zu halten.
Darüber hinaus wird empfohlen, die Antriebskette öfters zu kontrollieren und sie, falls erforderlich, zu schmieren.

Von 1000 bis 2500 km

Nun kann man dem Motor bereits höhere Leistungen abverlangen, folgende Drehzahl darf jedoch noch nicht überschritten werden: 7.500 min^{-1}.

Nach 2500 km

Während des normalen Einsatzes des Motorrads, nach der Einlaufzeit, wird empfohlen, folgende Drehzahl nie zu überschreiten: 9.000 min^{-1}.

Das Befolgen dieser Empfehlungen begünstigt die Lebensdauer des Motors und mindert die Erfordernis von Überholungsarbeiten oder Einstellungen.

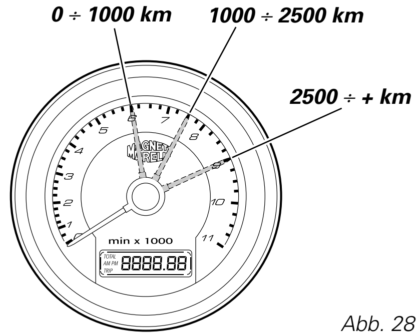


Abb. 28

D

Kontrollen vor dem Motoranlass

⚠ ***Achtung***
Werden diese erforderlichen Kontrollen vor dem Losfahren nicht vorgenommen, kann es zu Schäden am Motorrad und zu schweren Verletzungen des Fahrers oder des Beifahrers kommen.

Vor dem Losfahren folgende Kontrollen vornehmen:
Kraftstoff im Tank
Den Kraftstoffpegel im Tank kontrollieren. Eventuell nachtanken (Seite 41).

Motorölpegel
Über das Schauglas den Pegel in der Ölwanne kontrollieren. Eventuell Öl nachfüllen (Seite 60).

Brems- und Kupplungsflüssigkeit
In den jeweiligen Behältern den Pegelstand der Flüssigkeiten prüfen.

Kühlflüssigkeit
Den Kühlflüssigkeitspegel im Ausdehungsbehälter kontrollieren. Eventuell nachfüllen (Seite 47).

Reifenzustand
Den Druck und den Verschleißzustand der Reifen kontrollieren (Seiten 58).

Funktionalität der Steuerungen
Die Pedal- und die Hebelsteuerungen von Kupplung, Gas und Gangschaltung betätigen und dabei deren Funktionen kontrollieren.

Lichter und Anzeigen
Die Integrität der Glühbirnen der Beleuchtung, der Anzeigeleuchten und die Funktion der Hupe überprüfen. Durchgebrannte Glühbirnen ersetzen (Seite 53).

Verschlüsse
Den korrekten Sitz des Tankverschlusses und der Sitzbank kontrollieren.

Ständer
Die Funktionalität und die korrekte Ausrichtung des Seitenständers prüfen (Seite 29).

⚠ ***Achtung***
Im Fall von Störungen nicht Losfahren und sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Motoranlass

Hinweis
Zum Starten eines warmen Motors der Beschreibung „Hohe Umgebungstemperatur“ gemäß vorgehen.

Achtung
Vor dem Motorradanlass, sich mit den Steuerungen, die man während der Fahrt anwendet, vertraut machen. Den Motor nie in geschlossenen Räumen anlassen. Die Abgase sind giftig und können bereits nach kurzer Zeit zur Ohnmacht oder zum Tod führen.

Normale Umgebungstemperatur
(zwischen 10° C/50° F und 35° C/95° F):
1) Den Zündschalter auf die Angabe **ON** *(Abb. 29) drehen und prüfen, ob die grüne* **N** *und die rote Kontroll-leuchte auf dem Instrumentenbrett aufleuchten.*

Wichtig
Die Kontrolleuchte, die den Öldruck anzeigt, muss einige Sekunden nach dem Anlassen des Motors erlöschen (Seite 11).

Achtung
Der Seitenständer muss sich beim Losfahren immer in seiner Ruheposition befinden (waagrecht), da sonst der Sicherheitssensor am Anlass hindern würde.

Hinweis
Ein Anlassen des Motors bei ausgeklapptem Seitenständer und einem sich im Leerlauf befindlichen Getriebe oder eingelegtem Gang ist möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen ist (im letzten Fall muss der Seitenständer hochgeklappt sein).

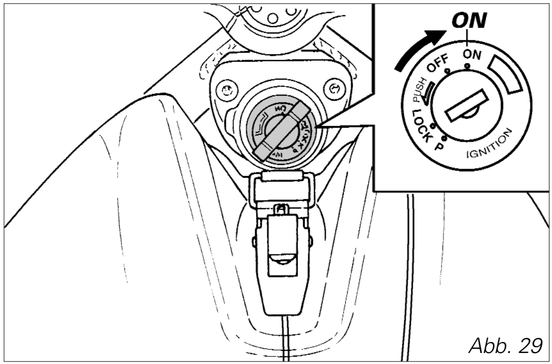


Abb. 29

D

2) Den Starterhebel in die Position (B) (Abb. 30) bringen.
*3) Sich überzeugen, dass der Stoppschalter (1, Abb. 31) auf ○ (**RUN**) steht, dann die Startertaste (2) drücken.*
Das Motorrad spontan anspringen lassen, ohne dabei Gas zu geben.
Dieses Modell ist mit einer Servoanlassfunktion ausgestattet.
Durch das kurze Drücken der Taste (2) ermöglicht diese Funktion einen "servounterstützten" Motoranlass.
Auf das Drücken der Taste (2) erfolgt der automatische Anlass des Motors für eine, in Abhängigkeit zur Temperatur des Motors selbst bestimmten Maximalzeit.
Bei angelassenem Motor verhindert dieses System das Mitschleppen des Anlassmotors.
Sollte die Zündung des Motors ausbleiben, muss man mindestens 2 Sekunden abwarten, bevor man erneut die Anlasstaste (2) drückt.

Hinweis
Sollte die Batterie entladen sein, hemmt das System automatisch das Mitschleppen des Anlassmotors.

4) Den Starterhebel in die senkrechte Position (A, Abb. 30) hin bewegen, den Motor in den Drehzahlbereich von circa 1400÷1500 min^{-1} bringen.

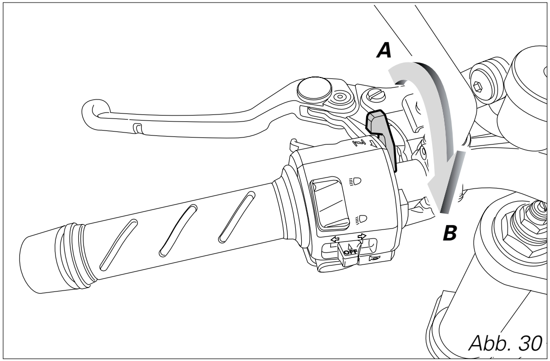


Abb. 30

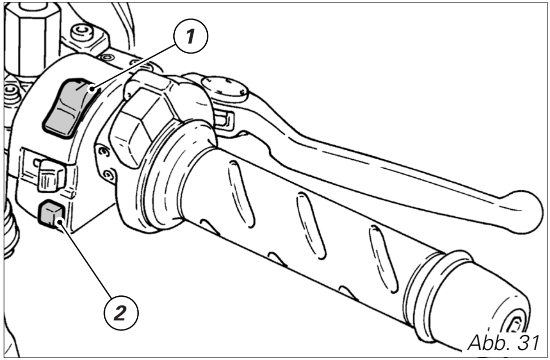


Abb. 31

D

Wichtig
Einen kalten Motor niemals gleich in einem zu hohen Drehzahlbereich betreiben. Das Erwärmen des Öls und das Erreichen derjenigen Stellen, die eine Schmierung erfordern, abwarten.

5) Während sich der Motor langsam erwärmt, den Starterhebel schrittweise auf die senkrechte Position (A, Abb. 32) bringen. Ein warmgelaufener Motor muss das Standgas bei vollkommen ausgeschlossenen Starter halten können.

Hohe Umgebungstemperatur *(über 35 °C/95 °F)*
So wie bereits unter Punkt "Normale Umgebungstemperatur" beschrieben vorgehen, ohne jedoch die Startersteuerung zu verwenden.

Kalte Umgebungstemperatur *(unter 10 °C/50 °F)*
So wie unter Punkt "Normale Umgebungstemperatur" beschrieben vorgehen und dabei die Aufwärmzeit für den Motor bis auf 5 Minuten (Punkt 5) hinausziehen.

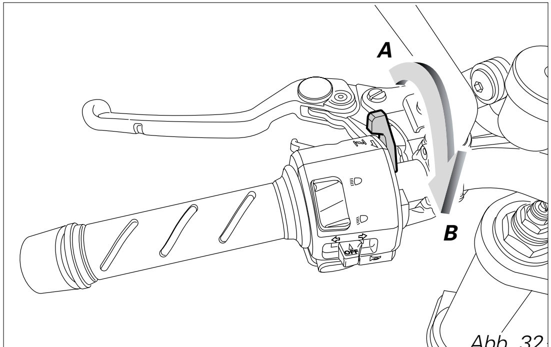


Abb. 32

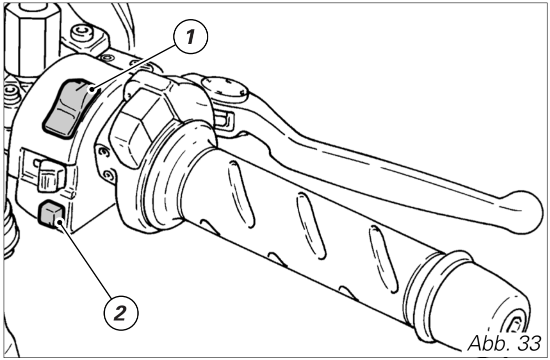


Abb. 33

D

Start und Fahrt des Motorrads

1) Den Motor durch Ziehen des Kupplungshebels auskuppeln.
2) Den Fußschalthebel kräftig mit der Fußspitze herunterdrücken und den ersten Gang einlegen.
3) Durch Drehen des Gasdrehgriffs den Motor beschleunigen und dabei den Kupplungshebel langsam und gleichmäßig zurücklassen. Das Motorrad fährt an.
4) Den Kupplungshebel nun vollkommen loslassen und beschleunigen.
5) Um in einen höheren Gang schalten zu können, das Gas zurückdrehen und die Motordrehzahl mindern, dann sofort auskuppeln, den Gangwahlhebel heben, dann den Kupplungshebel zurücklassen. Das Zurückschalten von einem höheren in einen niedrigeren Gang erfolgt folgendermaßen: Den Gasdrehgriff zurückdrehen, den Kupplungshebel ziehen, den Motor kurzzeitig beschleunigen, dadurch werden die einzulegenden Zahnräder auf Gleichlauf gebracht, nun den nächst niedrigeren Gang einlegen, dann den Kupplungshebel loslassen. Die Steuerungen überlegt und rechtzeitig verwenden: An Steigungen, wenn man an Geschwindigkeit verliert bzw. der Motor an Drehzahl, muss man sofort in den nächst niedrigeren Gang zurückschalten. So werden übermäßige Beanspruchungen, nicht nur am Motor, sondern auch an der gesamten Motorradstruktur vermieden.

Wichtig

Abrupte Beschleunigungen vermeiden, da sie zum Einspritzen von übermäßig Kraftstoff und zu starken Ruckbelastungen an der Kraftübertragung führen können. Ebenso zu vermeiden, die Kupplung beim Einlegen eines Gangs länger als erforderlich ausgekuppelt zu belassen, da dies zur Erwärmung und zu übermäßigem Verschleiß der Reibungsorgane führt.

Bremsen

Die Geschwindigkeit vorzeitig herabsetzen, anhand der Bremswirkung des Motors abdrosseln und erst dann mit beiden Bremsen abbremsen. Bevor das Motorrad zum stehen kommt, die Kupplung ziehen und so vermeiden, dass das Motorrad plötzlich ausgeht.

Achtung

Ein voneinander unabhängiges Anwenden einer dieser beiden Steuerungen mindert die Bremswirkung. Die Bremsen niemals zu abrupt und zu kräftig betätigen, da es sonst zu einer Blockierung der Räder kommt, was den Verlust der Motorradkontrolle zur Folge haben kann. Bei Regen oder beim Befahren von Fahrbahnen mit geringer Haftung, wird die Bremswirkung stark reduziert. In diesen Situationen müssen die Bremsen gefühlvoll und besonders vorsichtig betätigt werden. Plötzliche Fahrmanöver können hier zum Verlust der Motorradkontrolle führen. Beim Befahren von langen und stark abschüssigen Strecken muss man die Bremskraft des Motors ausnutzen, die man durch ein Herunterschalten der Gänge erzeugt. Die Bremsen dabei abwechselnd und nur kurzzeitig verwenden, da ein lang andauernder Einsatz eine Überhitzung des Bremsbelags zur Folge haben könnte, was die Bremswirkung drastisch mindern würde. Reifen mit Druck, der unter den vorgeschriebenen Werten liegt, mindern die Bremswirkung und beeinflussen die Fahrgenauigkeit und die Haftung in Kurven.

Anhalten *(Abb. 34)*
*Die Geschwindigkeit mindern, herunterschalten und das Gas zurücklassen. Die Gänge so lange herunterschalten, bis man vom ersten Gang in den Leerlauf schalten kann. Abbremsen und das Motorrad anhalten. Den Zündschlüssel auf **OFF** stellen und so den Motor ausschalten.*

Wichtig
*Den Schlüssel bei ausgeschaltetem Motor nicht auf **ON** lassen, da sonst die elektronischen Komponenten beschädigt werden könnten.*

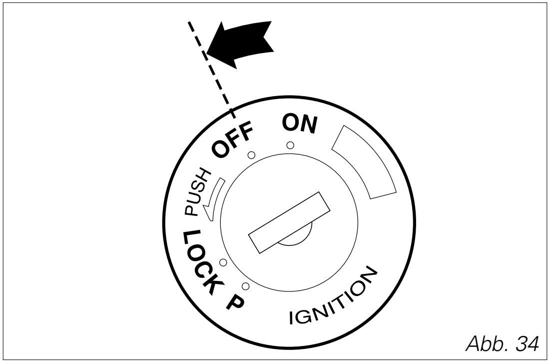


Abb. 34

Tanken *(Abb. 35)*
Den Tank nicht übermäßig füllen. Der Kraftstoffpegel muss unterhalb der Einfüllöffnung des Tankverschluss-schachts bleiben.

Achtung
Kraftstoff mit einem geringen Bleigehalt und einer ursprünglichen Oktannummer von mindestens 95 verwenden. Im Tankverschlussschacht darf kein Kraftstoff vorhanden sein.

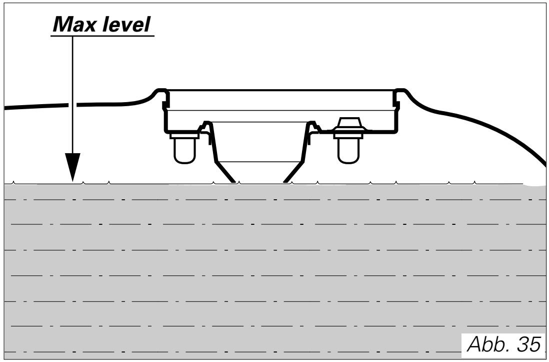


Abb. 35

D

Parken *(Abb. 36)*
*Zum Abparken des stehenden Motorrads, den Seitenständer (Seite 29) verwenden. Den Lenker vollständig nach links drehen und, zur Diebstahlsicherung, den Schlüssel auf **LOCK** stellen. Falls das Motorrad in einer Garage oder in anderen Gebäuden geparkt wird, darauf achten, dass diese gut belüftet sind und dass das Motorrad nicht in der Nähe von Wärmequellen abgestellt wird. Falls erforderlich, kann man die Standlichter angeschaltet lassen. Dazu den Zündschlüssel in die Position **P** bringen.*

Wichtig
*Den Schalter nicht zu lange in der Position **P** belassen, da sich sonst die Batterie entlädt. Den Zündschlüssel nie eingesteckt lassen, wenn das Motorrad unbeaufsichtigt bleibt.*

Achtung
Die Auspuffanlage kann auch nach dem Abschalten des Motors noch heiß sein. Daher besonders darauf achten, dass man mit keinem Teil der Auspuffanlage in Berührung kommten und das Fahrzeug nie in der Nähe von entflammbarem Material ab (einschließlich Holz, Blätter, usw.) abstellen.

Achtung
Das Verwenden von Vorhängeschlössern oder anderweitigen Blockiersystemen, die am Losfahren des Motorrads hindern (z.B. Bremsscheibenblockierung, Kettenblattblockierung, usw.......) ist sehr gefährlich und kann den Betrieb des Motorrads und die Sicherheit von Fahrer und Beifahrer negativ beeinflussen.

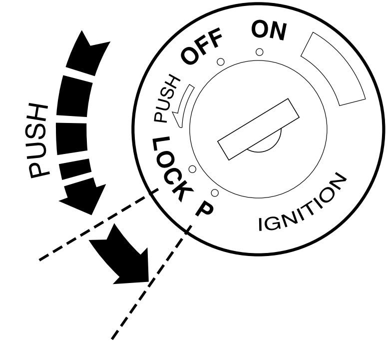


Abb. 36

D

Mitgeliefertes Zubehör *(Abb. 37)*
Im Werkzeugfach unter der Sitzbank befinden sich:
das Anleitungs- und Instandhaltungsheft;
der Helmsicherungsgurt;
die Werkzeugtasche für die normalen Instand- und Kontrollarbeiten.

Um an dieses Fach gelangen zu können, muss man die Sitzbank (Seite 28) entfernen und die Schutzabdeckung (1, Abb. 37) nach dem Lösen der Spezialschraube mit einer Geldmünze, entfernen.

***Die Werkzeugtasche enthält** (Abb. 38):*
2) Zündkerzenschlüssel
3) Stift für Zündkerzenschlüssel
4) Zweifach-Schraubenzieher
5) Helmbefestigungsgurt

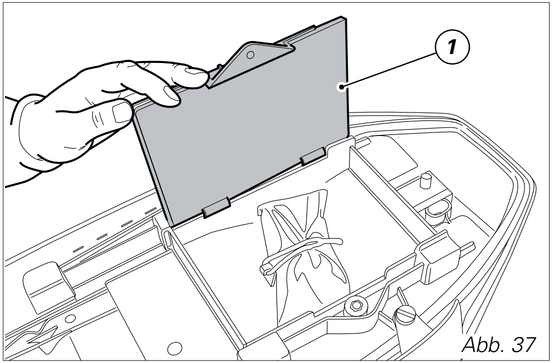


Abb. 37

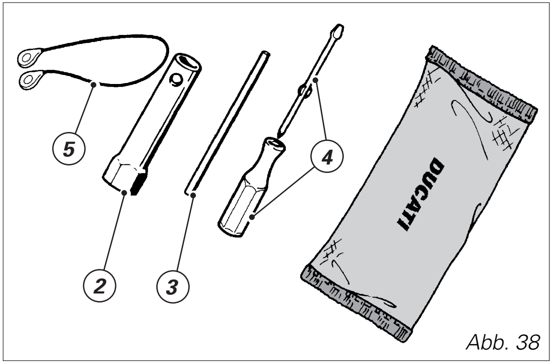


Abb. 38

D

HAUPTSÄCHLICHE BETRIEBS- UND INSTANDHALTUNGSARBEITEN

Abnahme der Verkleidung *(Abb. 39)*
Vor dem Durchführen einiger Instandhaltungs- oder Reparatureingriffe müssen einige Teile der Verkleidung abgenommen werden.

Achtung
Eine ausbleibende oder nicht korrekt erfolgte Montage einer der abgenommenen Teile kann während der Fahrt zu deren plötzlichen Lösen führen, was einen Verlust der Fahrzeugkontrolle zur Folge haben kann.

Abnahme der Cockpitverkleidung
Die beiden Befestigungsschrauben (1) am Scheinwerferbügel lösen und abnehmen.

Hinweis
Darauf achten, dass die Klemmmuttern der Schrauben (1), die innen an der Cockpitverkleidung angesetzt sind, nicht verloren gehen.

Die Cockpitverkleidung (2) abnehmen.

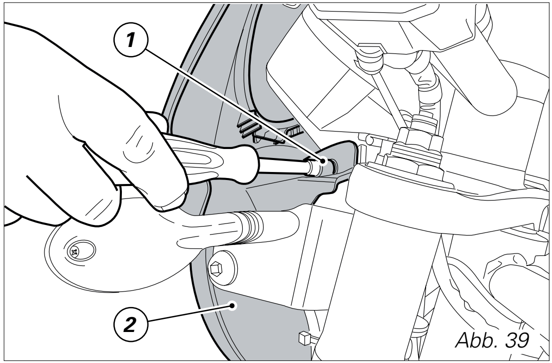


Abb. 39

D

Anheben des Kraftstofftanks

⚠ *Achtung*
Um zu verhindern, dass Kraftstoff aus der Entlüftungsöffnung des Tankverschlusses ausfließen kann, muss man sich davon überzeugen, dass weniger als 5 Liter Kraftstoff im Tank vorhanden sind.

Die Sitzbank (Seite 28) abnehmen und den Haken (1, Abb. 40) anheben.
Den Tank anheben, dann den Stützstab (2, Abb. 41) aus seiner Aufnahme unter der Sitzbank aushaken und den Tank damit abstützen.
Für die erneute Montage, die zuvor beschriebenen Arbeiten in umgekehrter Reihenfolge vornehmen.

⚠ *Achtung*
Beim Absenken des Tanks muss man auf die korrekte Ausrichtung der Leitungen achten, damit diese nicht eingequetscht werden können.

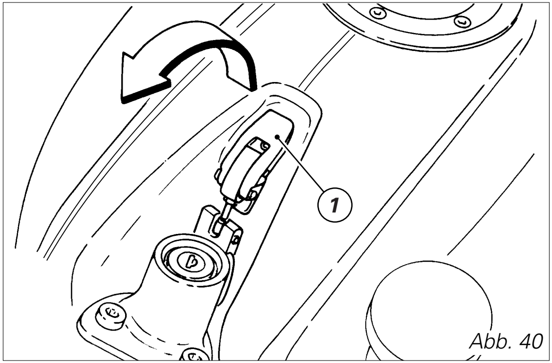


Abb. 40

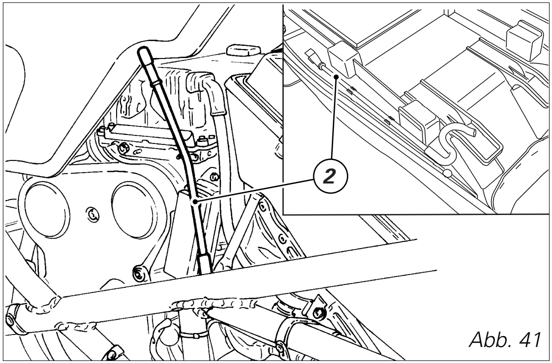


Abb. 41

D

Austausch des Luftfilters *(Abb. 42)*
Der Luftfilter muss in den von der Tabelle für die regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten (siehe Garantieheft) vorgeschriebenen Zeiten ausgetauscht werden. Um an den Filterkasten gelangen zu können, muss man den Kraftstofftank anheben (Seite 45).
Die Befestigungsklammern (1) des Deckels an beiden Seiten des Filterkasten aushaken, dann den Deckel (2) abnehmen. Den Filtereinsatz (3, Abb. 43) entfernen und austauschen.

Wichtig
Ein verschmutzter Filter reduziert den Lufteinlass, was einen erhöhten Kraftstoffverbrauch mit sich bringt, dabei gleichzeitig die Motorleistung mindert und Verkrustungen an den Zündkerzen verursacht. Das Motorrad niemals ohne Filter verwenden. Die in der Luft enthaltenen Schmutzteilchen könnten sonst in den Motor gelangen und diesen beschädigen.

Den Filtereinsatz wieder korrekt, so wie auf der Abbildung dargestellt, in seinen Sitz im Filterkasten einbauen, dann alle abgenommenen Elemente erneut montieren.

Wichtig
Falls das Motorrad auf staubigen Straßen oder in einer feuchten Umgebung gefahren wird, muss der Austausch häufiger als in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten (siehe Garantieheft) vorgeschrieben erfolgen.

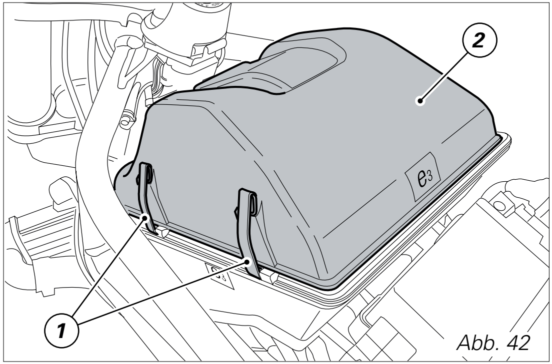


Abb. 42

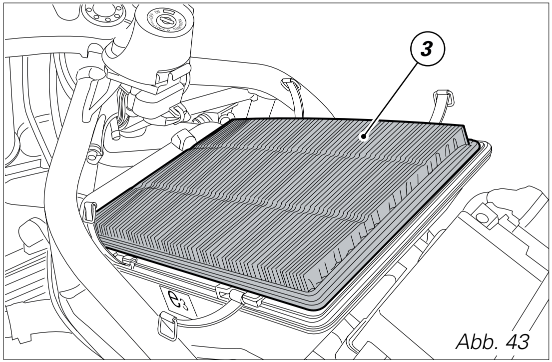


Abb. 43

Kontrolle des Kühlflüssigkeitspegels *(Abb. 44)*
Den Pegel der im Ausdehnungsbehälter, der sich auf der rechten Seite des Motorrads befindet, vorhandenen Kühlflüssigkeit kontrollieren; er muss zwischen den am Behälter selbst angebrachten Angaben ***MAX*** *und* ***MIN*** *liegen.*
Erweist sich der Pegel als zu niedrig, muss Flüssigkeit nachgefüllt werden.
Die Einfüllschraube (1) lösen, dann eine Mischung aus Wasser und dem Frostschutzmittel SHELL Advance Coolant oder Glycoshell (35÷40% des Volumens) bis zum Erreichen des ***MAX*** *Pegels nachfüllen.*

Die Einfüllschraube (1) erneut einschrauben.
Verwendet man dieses Gemisch erhält man die besten Betriebsbedingungen (entsprechen einem Gefrierpunkt der Flüssigkeit ab –20 °C/-4 °F).

Fassungsvermögen des Kühlsystems: 2,7 dm³ (Liter).

Achtung
Dieser Arbeitsschritt muss an einem kalten Motor und an einem vollkommen eben stehenden Motorrad erfolgen.

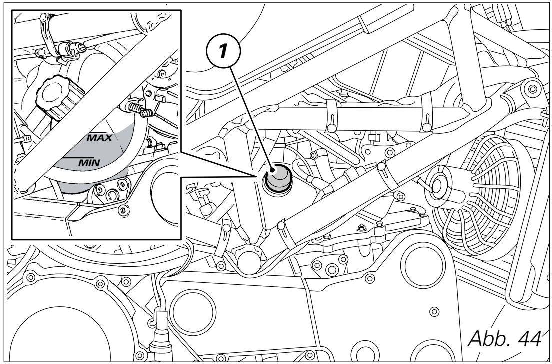


Abb. 44

D

Pegelkontrolle der Brems- und Kupplungsflüssigkeit *(Abb. 45)*

*Der Pegel darf nicht unter die **MIN**-Kerbe der jeweiligen Behälter sinken. Ein unzureichender Pegel erleichtert den Einlass von Luft in den Kreislauf, wodurch das System seine Wirkung verliert. Zum Nachfüllen oder Wechseln der Flüssigkeiten zu den in den in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten angegebenen Zeiten, siehe Garantieheft, muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.*

Wichtig
Es wird empfohlen, alle 4 Jahre auch alle Leitungen der Anlagen auszutauschen.

Kupplungsanlage

Erweist sich das Spiel des Steuerhebels als übermäßig und ruckt das Motorrad oder bleibt beim Einlegen eines Gangs stehen, sind dies Anzeichen dafür, dass Luft in der Anlage vorhanden ist. In diesen Fällen muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden und dort eine Kontrolle des Systems und eine Entlüftung der Anlage durchführen lassen.

Achtung
Die Kupplungsflüssigkeit im Behälter neigt mit zunehmendem Verschleiß des Kupplungsscheibenbelags zum Anstieg: Der vorgeschriebene Wert (3 mm über dem Mindestpegel) darf daher nicht überschritten werden.

Bremsanlage

Wird ein übermäßiges Spiel des Bremshebels oder des Bremspedals festgestellt, obwohl die Bremsbeläge sich noch in einem guten Zustand befinden, muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden, um dort eine Kontrolle des Systems und eine Entlüftung der Anlage durchführen zu lassen.

Achtung
Die Brems- und Kupplungsflüssigkeit kann Schäden an lackierten und an Kunststoffteilen verursachen, daher ist hier ein Kontakt zu vermeiden. Das Hydrauliköl ist korrosiv und kann zu Schäden und Verletzungen führen. Nie Ölsorten von unterschiedlicher Qualität vermischen. Die perfekte Abdichtung der Dichtungen kontrollieren.

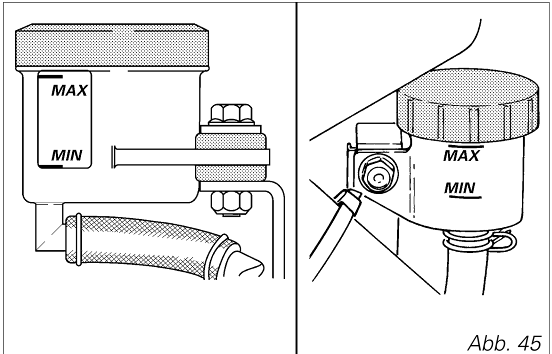


Abb. 45

Verschleißkontrolle an den Bremsbelägen *(Abb. 46)*

Vorderradbremse
Für eine einfachere Bremsbelagkontrolle, ohne die Beläge erst vom Bremssattel abnehmen zu müssen, wurden Verbrauchsanzeigen vorgesehen. Auf einem regulären Bremsbelag müssen die am Reibungsmaterial angebrachten Kerben noch gut erkennbar sein.

Hinterradbremse
Der Belag des Reibungsmaterials muss auf jedem Bremsbelag mindestens noch 1 mm betragen.

Wichtig
Die Bremsbeläge bei einem Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt austauschen lassen.

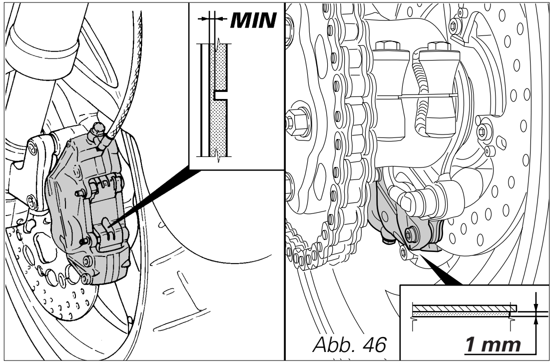


Abb. 46

Regulierungen des Gaszugs
Der Gasdrehgriff muss, an der Außenseite des Griffrands gemessen, in allen Lenkpositionen, einen Leerhub von 2÷4 mm aufweisen. Falls sich hier eine Einstellung als erforderlich erweist, muss dazu die entsprechende Einstellschraube (1, Abb. 47), die sich an der jeweiligen Steuerung befindet, verwendet werden.

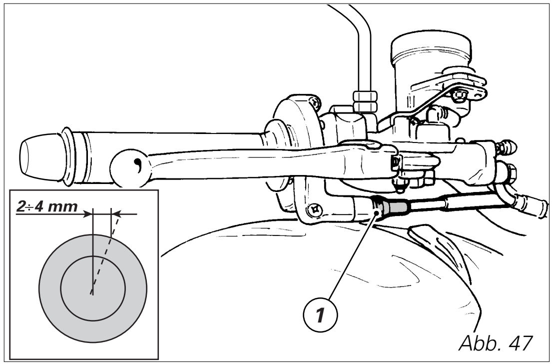


Abb. 47

D

Schmieren der Gelenke *(Abb. 48)*
In regelmäßigen Zeitabständen ist eine Kontrolle der äußeren Ummantelungen der Gas- und des Starterzugs durchzuführen. Es dürfen keine Quetschungen oder Risse an den äußeren Kunststoffumhüllungen erkennbar sein. Durch Betätigen der Steuerung die gleitende Funktionsweise des inneren Zugs prüfen. Falls sich hier Reibungen oder Verklemmungen ergeben sollten, muss man den Austausch von einem Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt vornehmen lassen. Um diese Maßnahmen umgehen zu können, empfehlen wir, die Zugenden aller flexiblen Steuerleitungen regelmäßig mit SHELL Advacne Grease oder Retinax LX2 einzufetten.

Beim Gaszug wird empfohlen, die Steuerung, durch Lösen der 2 Befestigungsschrauben (1), abzunehmen und das Ende des Zugkabels und die Zugrolle einzufetten.

Achtung
Die Steuerung besonders vorsichtig schließen und den Zug in die Zugrolle einführen.

Den Deckel montieren und die Schrauben (1) feststellen.

Um eine optimale Funktionsweise des Seitenständergelenks garantieren zu können, nach dem Entfernen jeglicher Schmutzspur, alle einer Reibung unterliegenden Punkte mit SHELL Alvania R3 einfetten.

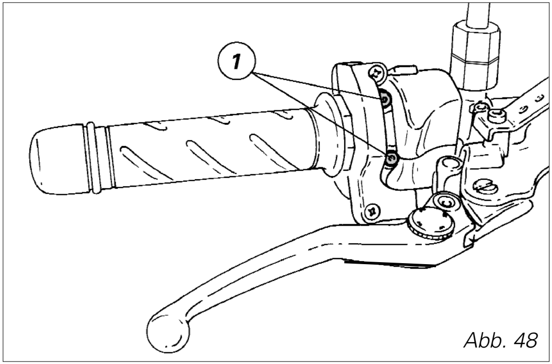


Abb. 48

D

Aufladen der Batterie *(Abb. 49)*
Zum Aufladen der Batterie wird empfohlen, diese vom Motorrad zu nehmen.
*Zuerst den negativen, schwarzen Anschlusskontakt (**-**), dann den roten, positiven (**+**) abnehmen.*
Den Haltegummi (1) aushaken und die Batterie entfernen.

Achtung
Die Batterie produziert explosive Gase: Von Wärmequellen entfernt halten.

Die Batterie immer an einem gut belüfteten Ort aufladen.
*Die Leiter des Ladegeräts an die jeweiligen Anschlüsse rot an den Positivpol (**+**), schwarz an den Negativpol (**-**) schließen.*

Wichtig
Die Batterie an das Batterieladegerät schließen bevor letzteres eingeschaltet wird und so verhindern, dass sich Funken an den Batterieanschlüssen bilden, durch die sich das in den Zellen enthaltene Gas entzünden könnte. ***Immer erst das positive Kabelende (rot +) anschließen.***

Achtung
Die Batterie aus der Reichweite von Kindern halten.
Die Batterie 5÷10 Stunden mit 1 A aufladen.

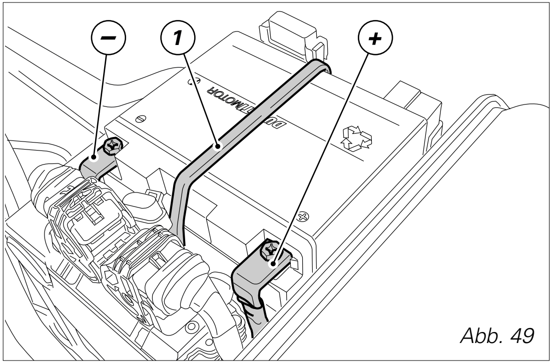


Abb. 49

Kontrolle der Kettenspannung *(Abb. 50)*
Die Kette muss sich bei einem auf dem Seitenständer abgestellten Motorrad auf einem Abstand von 20 bis 25 mm von der Schwinge befinden.
Sollte dies nicht gegeben sein, muss man die Kette von einem Vertragshändler oder von einer Vertragswerkstatt spannen lassen.

Achtung
Der korrekte Anzug der Befestigungsschrauben der Exzenternabe ist für die Sicherheit des Fahrers von wesentlicher Bedeutung.

Eine nicht korrekt gespannte Kette ist Ursache für einen schnellen Verschleiß der Antriebsorgane.

Schmieren der Antriebskette
Dieser Kettentyp ist mit O-Ringen ausgestattet, wodurch die Gleitelemente vor äußeren Einflüssen geschützt werden und die Schmierung so lange wie möglich aufrecht erhalten werden kann. Damit diese Dichtungen bei der Reinigung nicht beschädigt werden, dürfen dabei nur spezifische Lösungsmittel verwendet und eine zu stark einwirkende Reinigung mit Dampfstrahlreinigern muss vermieden werden. Die Kette dann mit Druckluft oder mit aufsaugendem Material trocknen und, in allen ihren Teilen, mit SHELL Advance Chain oder Advance Teflon Chain schmieren.

Wichtig
Ein Verwenden von nicht spezifischen Schmiermitteln kann zu drastischen Schäden des Kettenblatts, des Motorritzels und der Kette selbst führen.

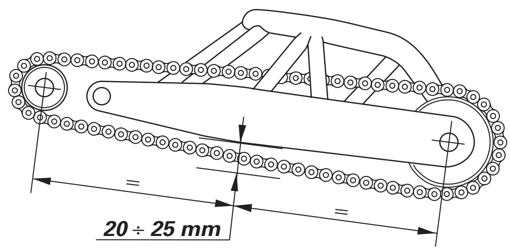


Abb. 50

D

Austausch der Glühbirnen
Bevor man den Austausch einer durchgebrannten Glühbirne vornimmt, muss man sich davon überzeugen, dass die Ersatzbirne die gleichen Spannungswerte und Leistungen aufweist, die auf der Seite 71, „Elektrische Anlage“, spezifiziert werden.

Scheinwerfer *(Abb. 51)*
Um die Instandhaltung am Schweinwerfer zu erleichtern, wird empfohlen, die Cockpitverkleidung den Angaben im Par. “Abnahme der Cockpitverkleidung” auf Seite 44 gemäß abzunehmen.
Um an die Glühbirnen des Scheinwerfers zu gelangen, die untere Schraube (1), welche die Parabol-/ Fassungseinheit am Körper befestigt, lösen. Den Flachstecker (2, Abb. 52) von der Scheinwerferleuchte abziehen. Die Halteklammer (3, Abb. 52) der Leuchte aushaken, dann aus ihrer Fassung nehmen.

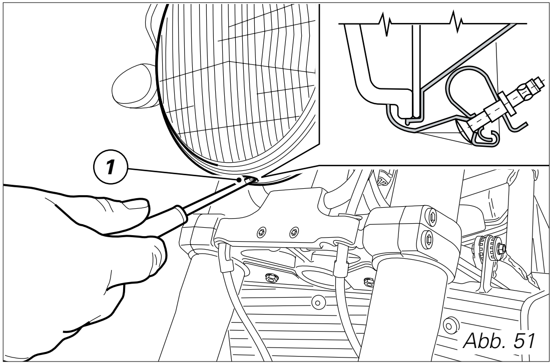


Abb. 51

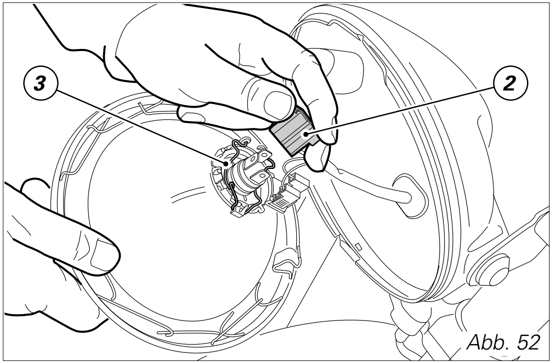


Abb. 52

D

Die Glühbirne austauschen (4, Abb. 53).

Hinweis
Das Glas der neuen Birne nicht mit den Händen berühren, da es sonst zu Schwärzungen kommt, die die Leuchtfähigkeit einschränken. Die Führungslasche der Glühbirnenbase in die Sitze einführen und so exakt ausrichten. Die Enden der Klammer (3, Abb 52) in die Halter des Scheinwerferkörpers haken und die Kabel anschließen.

Zum Austausch der Standlichtbirne den entsprechenden Verbinder herauszuziehen. Die Birne (5, Abb. 54) hat eine Bajonettenfassung und kann durch Eindrücken und Drehen gegen den Uhrzeigersinn herausgenommen werden. Die Glühbirne auswechseln und, durch Eindrücken und Drehen im Uhrzeigersinn bis zu ihrem Einrasten, wieder in ihren Sitz bringen. Den Stecker montieren und die Parabol-/Fassungseinheit befestigen.

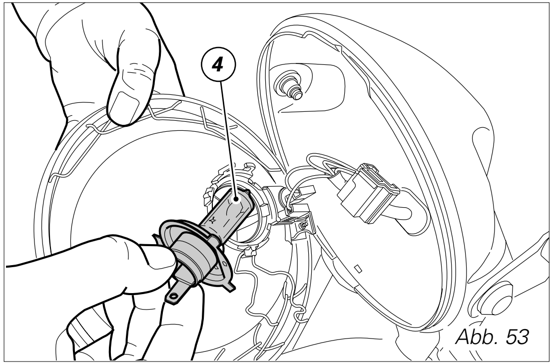


Abb. 53

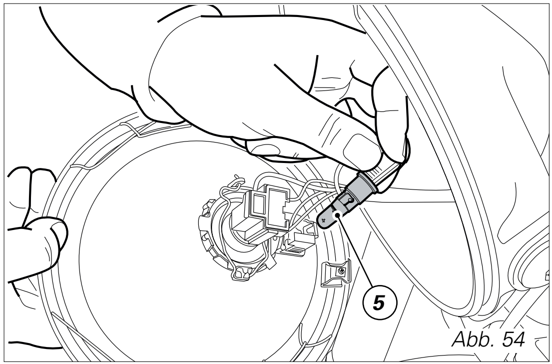


Abb. 54

D

Blinker *(Abb. 55)*
Durch Lösen der Schraube (1), das Glas (2) vom Blinkernapf trennen. Die Glühbirne hat einen Bajonettenanschluss. Für ihre Entnahme, muss man sie in ihrem Sitz eindrücken und dabei gegen den Uhrzeigersinn herausdrehen. Die Birne ersetzen und die neue Birne bis zum Einrasten in ihrem Sitz, im Uhrzeigersinn, eindrehen. Danach den Blinkernapf durch Einführen des Zahns (A) in den dafür vorgesehenen Schlitz am Halter montieren.
Die Schraube (1) erneut feststellen.

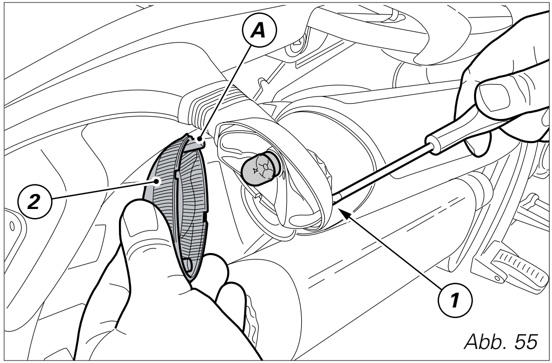


Abb. 55

Bremslicht *(Abb. 56)*
Für den Austausch der Brems- und Standlichtbirne, müssen die beiden Schrauben (1), die das Rücklichtglas (2) feststellen, gelöst werden, dann das Glas abnehmen. Die Glühbirne hat einen Bajonettenanschluss und kann durch ein Eindrücken und gleichzeitiges Drehen gegen den Uhrzeigersinn herausgenommen werden. Die Glühbirne ersetzen und die neue Birne bis zum Einrasten in ihren Sitz im Uhrzeigersinn eindrehen. Das Rücklichtglas wieder montieren.

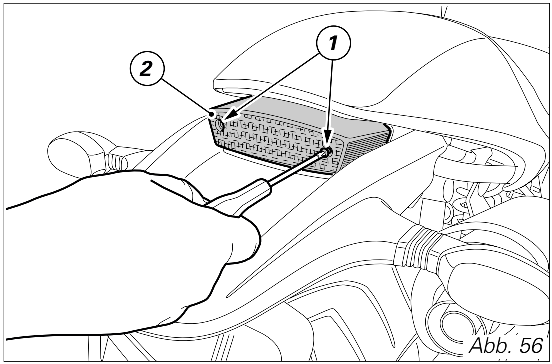


Abb. 56

D

Kennzeichenbeleuchtung *(Abb. 57)*
Um an die Glühbirne der Kennzeichenbeleuchtung (3) zu gelangen, muss die Glühbirnenfassung von innen herausgezogen werden, dann die Glühbirne herausnehmen und austauschen.

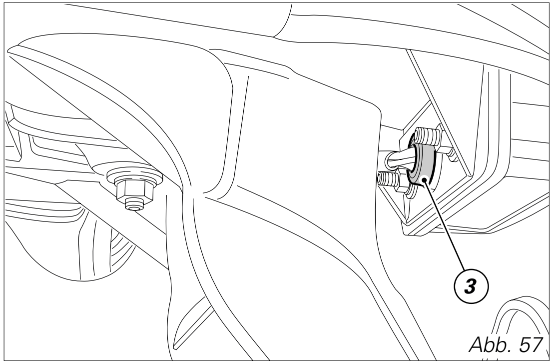


Abb. 57

Ausrichten des Scheinwerfers *(Abb. 58)*
Kontrollieren, ob der Scheinwerfer korrekt ausgerichtet ist. Dazu das Motorrad, mit auf den richtigen Druck aufgepumpten Reifen und mit einer darauf sitzenden Person, in einem Abstand von 10 Metern vor einer Wand oder einem Schirm, gänzlich auf seiner Längsachse senkrecht aufgerichtet, ausrichten. Eine waagerechte Linie ziehen, die der Höhe der Scheinwerfermitte entspricht und eine senkrechte Linie, die mit der Längsachse des Motorrads auf Flucht liegt.
Diese Kontrolle möglichst im Halbschatten ausführen.

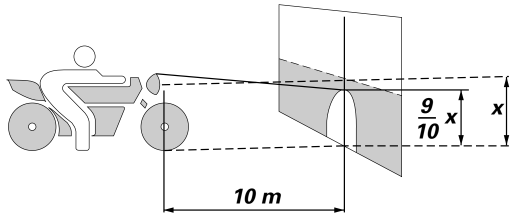


Abb. 58

D

Das Abblendlicht einschalten, dabei muss die obere Markierungsgrenze zwischen dem dunklen und dem beleuchteten Bereich auf einer Höhe liegen, die nicht über 9/10 der vom Boden bis zur Scheinwerfermitte gemessenen Höhe liegt.

Hinweis

Die beschriebene Vorgangsweise im Hinblick auf die maximal zulässige Höhe des Lichtbündels stellt diejenige dar, die von den „Italienischen Richtlinien“ festgelegt wurde. Dieses Verfahren den im jeweiligen Anwenderland gültigen Vorschriften anpassen.

Eine Korrektur der senkrechten Ausrichtung des Scheinwerfers ist durch ein Betätigen der Schrauben (1, Abb. 59), die für dessen Befestigung auf den seitlichen Haltern sorgen, durchführbar.

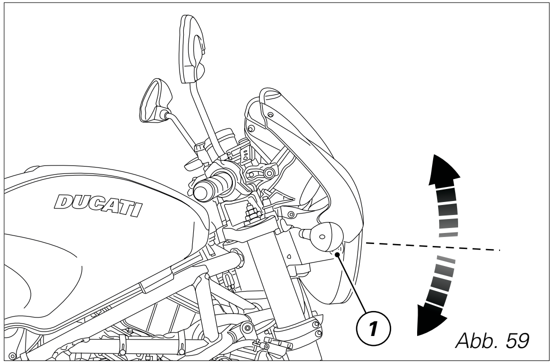


Abb. 59

D

Reifen
Reifendruck vorne:
2,1 bar - 2,3 kg/cm^2
Reifendruck hinten:
2,2 bar - 2,4 kg/cm^2

Der Reifendruck unterliegt durch Außentemperatur und Höhenlage bedingten Schwankungen. Für Fahrten im Gebirge bzw. in Gebieten mit starken Temperaturschwankungen, sollte der Reifendruck jedesmal entsprechend kontrolliert und angepasst werden.

Wichtig
Den Reifendruck immer im kalten Zustand messen und nachstellen.

Um die Rundheit der vorderen Felge auch beim Befahren von besonders unebenen Straßen gewährleisten zu können, ist der Druck im Reifen um 0,2÷0,3 bar zu erhöhen.

Reparatur oder Austausch der Reifen
Reifen ohne Luftkammer, die kleine Löcher aufweisen, brauchen recht viel Zeit bis sie Luftverluste zeigen, da sie über einen gewissen Grad an Eigenabdichtung verfügen. Sollte sich ein Reifen als leicht platt erweisen, muss man genau kontrollieren, ob Luftverluste vorhanden sind.

Achtung
Falls der Reifen Löcher aufweist, muss er ausgewechselt werden. Beim Austausch der Reifen den Reifentyp und die Marke der Erstausstattung verwenden. Um Druckverluste während der Fahrt zu verhindern, muss man sich davon überzeugen, dass die Schutzkappen wieder fest auf den Ventilen sitzen. Niemals Reifen mit Luftkammern verwenden. Eine Nichteinhaltung dieser Vorschrift kann zum plötzlichen Platzen des Reifens führen, was schwerwiegende Folgen für Fahrer und Beifahrer haben kann.

Nach einem erfolgten Reifenwechsel ist ein Auswuchten des jeweiligen Rads erforderlich.

Wichtig
Nie die für das Auswuchten der Reifen bestimmten Gegengewichte abnehmen und diese nicht verschieben.

Hinweis
Für den Reifenwechsel muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden, denn nur so kann man sicher gehen, dass die Abnahme und die erneute Montage der Räder in korrekter Weise erfolgen.

Mindestprofiltiefe der Radlauffläche
Die Profiltiefe der Radlauffläche (S, Abb. 60) an der jeweils am stärksten abgefahrenen Stelle des Reifens messen. Die abgemessene Tiefe darf niemals unter 2 mm liegen bzw. nie unter den, seitens der sich in Kraft befindlichen Gesetzen bestimmten Werten.

Wichtig
Die Reifen regelmäßig auf eventuelle Risse oder Einschnitte hin kontrollieren, besonders an deren Seitenwänden. Ausblähungen oder breite und sichtbare Flecken weisen auf innere Schäden hin. Ein Reifen mit schweren Schäden muss ausgewechselt werden.
Aus der Lauffläche eventuell in deren Gummiprofil eingeklemmte Steine oder sonstige Fremdkörper entfernen.

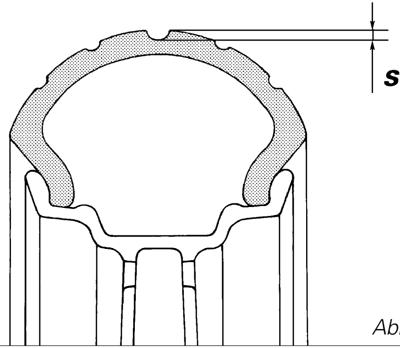


Abb. 60

D

Kontrolle des Motorölpegels *(Abb. 61)*

Der Pegel des Motoröls ist über das im Kupplungsdeckel angebrachte Schauglas (1) ersichtlich. Den Pegel an einem perfekt senkrecht stehenden Motorrad und bei kaltem Motor kontrollieren. Der Pegel muss zwischen der Kerben am Schauglas liegen. Liegt der Pegel zu niedrig, muss Öl SHELL Advance Ultra 4 nachgefüllt werden. Dazu die Einfüllschraube (2) abnehmen und so lange Öl nachfüllen, bis der festgelegte Ölstand erreicht wurde. Die Einfüllschraube erneut ansetzen.

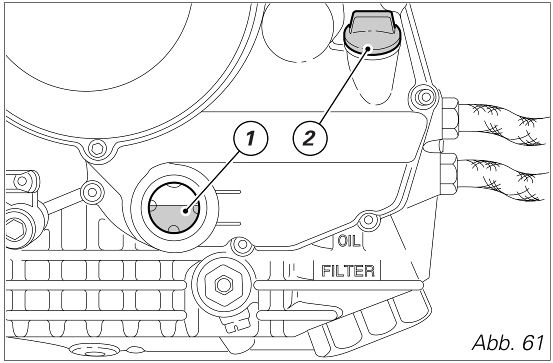


Abb. 61

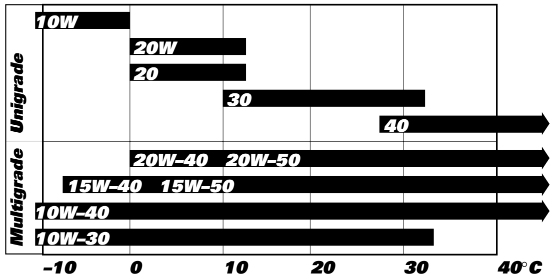
Wichtig

Zum Austausch des Motoröls und der Ölfilter zu den in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten (siehe Garantieheft) vorgeschriebenen Zeiten, muss man sich an einen Vertragshändler oder eine -werkstatt wenden.

Viskosität

SAE 10W-40

Die anderen, in der Tabelle angegebenen Viskositäten können dann verwendet werden, wenn die mittlere Temperatur der Einsatzumgebung sich in den jeweils angegebenen Bereichen befindet.



D

Reinigung und Austausch der Zündkerzen
(Abb. 62)
Die Zündkerzen stellen ein wichtiges Element des Motors dar und müssen regelmäßig kontrolliert werden. Dieser Arbeitsvorgang ist relativ einfach und ermöglicht eine Überprüfung des Funktionszustands des Motors. Die Spulen von den Zündkerzen abziehen. Die Zündkerzen unter Anwendung des mitgelieferten Schlüssels vom Zylinderkopf nehmen. Die Verfärbung der Keramikisolierung der mittleren Elektrode überprüfen: Eine gleichmäßig hellbraune Verfärbung ist ein Zeichen für einen guten Motorzustand. Falls anderweitige Verfärbungen oder dunkle Verkrustungen festgestellt werden, ist die Zündkerze auszutauschen. Über diese Feststellungen sollte man den Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt informieren. Dabei auch den Verschleiß der mittleren Elektrode kontrollieren. Ist diese verbraucht oder erscheint sie glasig, muss die Zündkerze ausgetauscht werden. Auch der Abstand zwischen den Elektroden muss kontrolliert werden: Er muss 0,6÷0,7 mm betragen.

Wichtig
Bei einer Einstellung muss die seitliche Elektrode besonders vorsichtig umgebogen werden. Ein größerer oder kleinerer Abstand kann, über die Tatsache hinaus, eine Leistungsminderung zu verursachen, zu Schwierigkeiten beim Anlassen oder zu Betriebsproblemen im Standgas führen. Die Elektrode und die Isolierung sorgfältig mit einem Metallbürstchen säubern und den Zustand der Dichtung prüfen. Den Sitz am Zylinderkopf sorgfältig reinigen und dabei darauf achten, dass keine Fremdkörper in die Verbrennungskammer fallen. Die Zündkerze wieder auf dem Zylinderkopf montieren und das Gewinde vollständig einschrauben, mit einem Anzugsmoment von 20 Nm feststellen. Falls kein Drehmomentenschlüssel verfügbar ist, kann man nach einem manuellen Anziehen, unter Anwendung des mitgelieferten Schlüssels, eine weitere 1/2 Drehung ansetzen.

Wichtig
Keine Zündkerzen verwenden, die einen ungeeigneten Wärmegrad aufweisen oder die eine andere Gewindelänge haben. Die Zündkerze muss wieder korrekt angezogen werden.

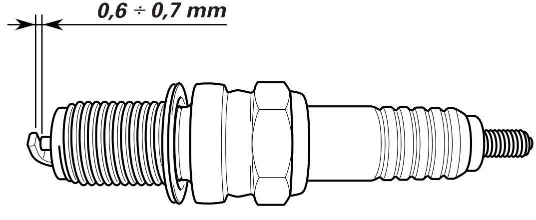


Abb. 62

D

Allgemeine Reinigung

Um den ursprünglichen Glanz der Metallflächen und der lackierten Teile auf Dauer aufrecht erhalten zu können, muss das Motorrad, je nach Einsatz und Straßenzustand, regelmäßig gereinigt werden. Dabei müssen spezifische, möglichst biologisch abbaubare Produkte verwendet werden. Das Verwenden von stark aggressiv wirkenden Reinigungsmittel oder Lösungen ist zu vermeiden.

Wichtig

Das Motorrad nicht sofort nach dessen Einsatz waschen, da es in diesem Fall, durch das Verdampfen des Wassers auf den warmen Oberflächen, zur Schlierenbildung kommen könnte. Keine Heißwasser- oder Hochdruckstrahler auf das Motorrad richten. Der Einsatz von Wasserstrahlreinigern könnte ein Einfressen oder schwere Störungen an den Gabeln, Radachsen, an der elektrischen Anlage, den Dichtungen der Gabel, den Lufteinlässen und den Schalldämpfern am Auspuff verursachen, was den Verlust der Sicherheitsmerkmale zur Folge hat.

Sollten einige Motorteile besonders verschmutzt oder schmierig sein, kann man für deren Reinigung ein Fettlösemittel verwenden. Dabei ist jedoch zu vermeiden, dass es mit den Antriebsorganen (Kette, Ritzel, Kettenblatt, usw.) in Kontakt kommt.
Das Motorrad mit lauwarmem Wasser abspülen und alle Flächen mit einem Wildledertuch nachtrocknen.

Achtung

Es kann vorkommen, dass die Bremsen nach einer Motorradwäsche nicht reagieren.
Die Bremsscheiben niemals schmieren oder einfetten, da dies zum Verlust der Bremswirkung führen könnte. Die Bremsscheiben mit einem fettfreien Lösungsmittel reinigen.

Längere Außerbetriebsetzung

Sollte das Motorrad für längere Zeit nicht mehr benutzen werden, folgende Arbeiten durchführen:
eine allgemeine Reinigung;
den Kraftstofftank entleeren;
über die Sitze der Zündkerzen etwas Öl in die Zylinder geben und den Motor mit der Hand einige Umdrehungen weiter drehen und so den Schutzfilm auf dessen Innenwänden verteilen;
das Motorrad auf einen Serviceständer abstellen;
die Batterie abstecken und abnehmen. Befand sich das Motorrad länger als einen Monat im Stillstand, ist die Batterie immer zu kontrollieren und eventuell nachzuladen.
Das Motorrad mit einer Abdeckplane abdecken, die den Lack nicht beschädigt und das Kondenswasser nicht zurückhält.
Ein entsprechendes Motorradabdecktuch ist beim Ersatzteildienst der Ducati Performance erhältlich.

Wichtige Hinweise

In einigen Staaten (Frankreich, Deutschland, England, Schweiz usw.) fordert das jeweils gültige Gesetz die Einhaltung der Umweltschutz- und der Lärmschutznormen, sowie die Durchführung der vorgesehenen, regelmäßigen Kontrollen bzw. Inspektionen. Demzufolge wird dazu angehalten, die jeweils erforderlichen Teile nur durch die spezifischen Originalersatzteile der Ducati zu ersetzen, welche den Normen der verschiedenen Länder entsprechen.

TECHNISCHE DATEN

Maße *(mm) (Abb. 63)*

Gewichte

Trockengewicht:
193 kg
Voll beladen:
390 kg.

Achtung

Ein mangelndes Beachten der Beladungsgrenzen könnte die Wendigkeit und die Leistung des Motorrads in negativer Weise beeinflussen und zum Verlust der Motorradkontrolle führen.

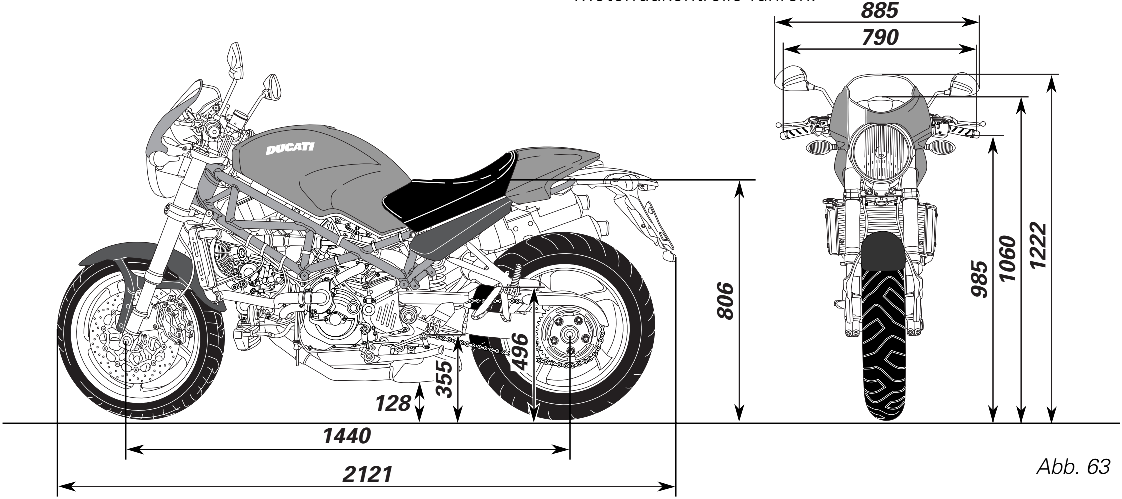


Abb. 63

D

Betriebsstoffe	***Typ***	***dm^3 (Liter)***
Kraftstofftank, einschl. Reserve von 3,5 dm^3 (Ltr.)	*Bleifreies Benzin mit einer ursprünglichen Oktannummer von mindestens 95*	*15*
Schmiersystem	*SHELL – Advance Ultra 4*	*3,4*
Vorderer/hinterer Brems- und Kupplungskreislauf	*SHELL – Advance Brake DOT 4*	—
Schutzmittel für elektrische Kontakte	*SHELL – Advance Contact Cleaner*	—
Vorderradgabel	*SHELL Advance Fork 7,5 oder Donax TA*	*0,492 (pro Holm)*
Kühlsystem	*Frostschutzmittel SHELL-Advance Coolant oder GLYCO SHELL 35÷40% + Wasser.*	*2,7*

Wichtig
Das Verwenden von Zusatzstoffen im Kraftstoff oder in den Schmiermitteln ist nicht zulässig.

Motor
Zweizylinder Viertaktmotor, in V-Anordnung auf 90°.
Bohrung mm:
94
Hub mm:
66
Gesamthubraum cm^3:
996
Verdichtungsverhältnis:
11,6±0,5:1
Höchstleistung an der Welle (95/1/EG):
83,4 kW – 113 PS bei 8.750 min^{-1}
Max. Drehmoment an der Welle (95/1/EG):
95,5 Nm (9,68 Kgm) bei 7.000 min^{-1}

Ventilsteuerung
Desmodromisch *mit vier Ventilen pro Zylinder, über acht Kipphebel gesteuert (vier für die Öffnung und vier für die Schließung) und zwei obenliegende Nockenwellen. Die Steuerung erfolgt durch die Kurbelwelle über Stirnzahnräder, Riemenscheiben und Zahnriemen.*

D

Desmodromische Ventilsteuerung *(Abb. 64)*
1) *Öffnungsschlepphebel (oder oberer Kipphebel)*
2) *Einstellhülse des oberen Kipphebels*
3) *Halbringe*
4) *Einstellhülse des Schließkipphebels (oder unterer Kipphebel)*
5) *Rückholfeder des unteren Kipphebel*
6) *Schließkipphebel (oder unterer Kipphebel)*
7) *Nockenwelle*
8) *Ventil*

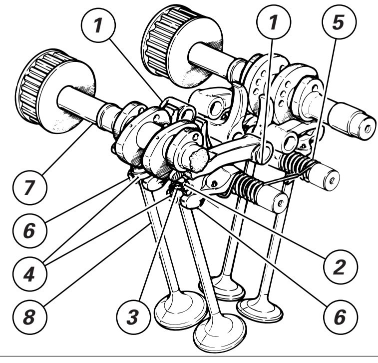


Abb. 64

Leistungen

Das Erreichen der Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen ist nur möglich, wenn die Einfahrvorschriften strikt eingehalten und die festgelegten Instandhaltungsarbeiten regelmäßig durchgeführt wurden.
Höchstgeschwindigkeit (nur mit Fahrer):
240 km/h.

Geschwindigkeitsbegrenzungen

Vorstehend wird die Höchstgeschwindigkeit angegeben, die nach vorschriftsgemäßer Einfahrzeit erreicht werden können.

Wichtig
Eine Nichtbeachtung dieser Normen entbindet die Ducati Motor Holding S.p.A. von jeglicher Haftungspflicht für eventuelle Motorschäden oder in bezug auf dessen Lebensdauer.

Zündkerzen

Fabrikat:
CHAMPION
Typ:
RA 59 GC
Fabrikat:
NGK
Typ:
DCPR9EVX

Bremsen

Vorderradbremse
Typ:
Gelochte Stahlscheiben
2 Scheiben
Scheibendurchmesser: 320 mm
Hydraulische Steuerung über Bremshebel an der rechten Lenkerseite.
Scheibenstärke: 5 ± 0,1 mm
Bremsfläche: 44 cm^2
Bremssättel mit differenzierten Kolben
Fabrikat und Typ: BREMBO 30/34 - 4 Kolben
Bremsbeläge: TOSHIBA TT 2802
Bremszylindertyp: PSC 16

Hinterradbremse
Typ:
feste, gelochte Stahlscheibe
Scheibendurchmesser: 245 mm
Hydraulische Steuerung über Pedal auf der rechten Seite.
Scheibenstärke: 6 ± 0,1 mm
Bremsfläche: 25 cm^2
Bremssattel: Zylinder Ø 32 mm
Fabrikat und Typ: BREMBO P 2.I05N
Bremsbeläge: FERIT I/D 450 FF
Bremszylindertyp: PS 11B

⚠ ***Achtung***
Die in der Bremsanlage verwendete Flüssigkeit kann nicht nur die Lackierung beschädigen, sondern ist auch bei Haut- und Augenkontakt schädlich. Falls es dennoch zu einer Berührung damit kommen sollte, ist der betreffende Körperteil unter reichlich fließendem Wasser abzuwaschen.

D

Antrieb

Kupplung:
Mehrscheiben-Trockenkupplung
mit Steuerung über Kupplungshebel an der linken Seite des Lenkers. Der Antrieb zwischen Motor und Primärwelle des Schaltgetriebes erfolgt über Zahnräder mit gerader Verzahnung.
Zähnezahl:
32/59.
6-Gang-Getriebe.
mit ständig ineinandergreifenden Zahnrädern, Schaltpedal auf der linken Seite.

Zähnezahl Ritzel/Kettenblatt:
15/42.
Gesamte Übersetzungverhältnisse:
1.Gang 15/37
2.Gang 17/30
3.Gang 20/27
4.Gang 22/24
5.Gang 24/23
6.Gang 28/24

Kettenübertragung zwischen Getriebe und Hinterrad:
Fabrikat: DID
Typ: 525 VL4
Maße: 5/8"x5/16"
Glieder: 104

Wichtig
Die angegebenen Übersetzungen entsprechen denen der Zulassung und dürfen deshalb aus keinerlei Gründen geändert werden.

Um es dennoch zu ermöglichen, das Motorrad an besondere Strecken anzupassen oder für Rennen vorzubereiten, steht die Ducati Motor Holding S.p.A. gerne zur Verfügung, um die von der Serienproduktion abweichenden Übersetzungen anzugeben. Diesbezüglich sollte man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Achtung
Für den Austausch des hinteren Kettenblatts muss man sich immer an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden. Ein unsachgemäßer Austausch dieses Bauteils kann sich sehr gefährlich auf die Sicherheit des Fahrers und des Beifahrers auswirken und irreparable Schäden am Motorrad zur Folge haben.

Rahmen
Gitterrohrrahmen mit oberer Käfigverzweigung aus hochwiderstandsfähigem Stahl.
Einschlagwinkel (je Seite): 27°
Nachlauf: 96 mm
Lenkkopfneigung: 24°

Räder
Leichtmetallfelgen mit fünf Speichen.

Vorne
Fabrikat: MARCHESINI
Abmessungen: 3,50x17".

Hinten
Fabrikat: MARCHESINI
Abmessungen: 5,50x17".
Beide Räder verfügen über ausziehbare Radsteckachsen.

Reifen

Vorne
Radial, Typ „tubeless“ (schlauchlos).
Maße: 120/70-ZR17.

Hinten
Radial, Typ „tubeless“ (schlauchlos).
Maße:180/55-ZR17.

D

Radaufhängungen

Vorne
Öldynamische Up-Side-Down Gabel. Die Gabel mit einem außen liegenden Einstellsystem für die hydraulische Dämpfung in der Zug- und Druckstufe und für die Vorspannung der in den Holmen liegenden Federn ausgestattet.
Durchmesser der Tauchrohre: 43 mm
Hub auf Holmachse: 130 mm

Hinten
Mit progressiver Betätigung, welche durch die Zwischensetzung eines Kipphebels zwischen den Rahmen und dem oberen Schwenkpunkt des Federbeins. Das Federbein ist sowohl in der Druckstufe, in der Zugstufe als auch in der Federvorspannung regulierbar.
Es ist an seinem unteren Teil an eine Stahlschwinge gehakt. Die Schwinge dreht um die durch den Motor verlaufende Schwingenachse. Dieses System verleiht dem Motorrad eine hervorragende Stabilität.
Hub:
65 mm.
Durchfederung des Hinterrads:
148 mm.

Hinweis
Am Motorrad dürfen keine Eingriffe vorgenommen werden, die dessen technischen Grundmerkmale, aufgrund derer die Zulassung erfolgte, verändern könnten.

Elektrische Anlage
Hauptbestandteile der elektrischen Anlage:
Vorderer Scheinwerfer, *rund, mit Jod-Doppeldrahtbirne:* ***12V-55/60W.***
Standlicht *mit* ***12V-5W****-Glühbirne.*
Elektrische Steuerungen *am Lenker.*
Blinker, 12V-10W*-Glühbirnen.*
Hupe.
Bremslichtschalter.
Batterie, 12V-10 Ah.
Drehstromgenerator, 12V-520W.
Elektronischer Spannungsregler, *geschützt durch* ***40A****-Sicherung.*
Anlassmotor, 12V-0,7 kW.
Rücklicht, 12V-5/21W*-Doppeldrahtbirne als* ***Brems-*** *und* ***Standlicht. 12V-5W****-Glühbirne für Kennzeichen-beleuchtung.*

Hinweis
Im Hinblick auf den Austausch der Glühbirnen verweisen wir auf den Paragraph „Austausch der Glühbirnen“ auf Seite 53.

Sicherungen
Der Hauptsicherungskasten befindet sich unter dem Tank.
Die verwendeten Sicherungen sind nach dem Abnehmen des Schutzdeckels (1, Abb. 65) zugänglich. Auf diesem Deckel sind die Einbauordnung und der jeweilige Sicherungswert in Ampere angegeben.
Die Sicherung neben der Batterie sorgt für den Schutz des elektronischen Reglers. Um daran gelangen zu können, muss man die Schutzkappe (2, Abb. 67) abnehmen.

Eine durchgebrannte Sicherung ist anhand einer Unterbrechung des Glühdrahts ihres inneren Leiters erkennbar (3, Abb. 66).

Wichtig
Um eventuelle Kurzschlüsse zu vermeiden, müssen die Austauscharbeiten der Sicherungen bei einem auf ***OFF*** *stehenden Zündschlüssel erfolgen.*

Achtung
Niemals Sicherungen mit Leistungen verwenden, die von den festgelegten Werten abweichen. Eine mangelnde Beachtung dieser Vorschrift kann eine Beschädigung des elektrischen Systems oder gar einen Brand zur Folge haben.

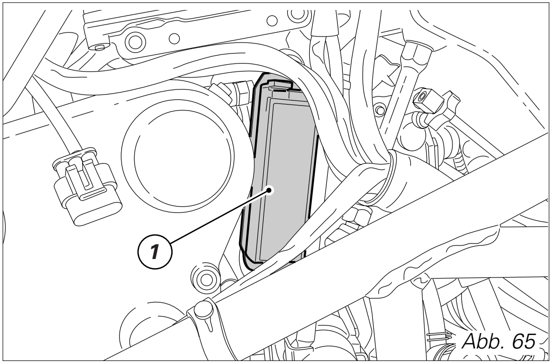


Abb. 65

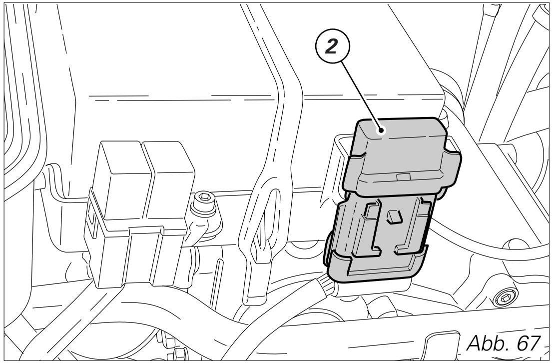


Abb. 67

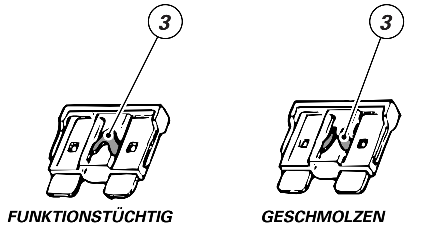


Abb. 66

D

Schemaverzeichnis der elektrischen Anlage/Zündsystem

1) Rechter Umschalter
2) Transponder-Antenne
3) Zündschüsselschalter
4) Zündrelais
5) Sicherungskasten
6) Anlassmotor
7) Fernschalter
8) Batterie
9) Reglersicherung
10) Spannungsregler
11) Lichtmaschine
12) Blinker, hinten rechts
13) Rücklicht
14) Kennzeichenbeleuchtung
15) Blinker, hinten links
16) Kraftstofftank
17) Eigendiagnose-Anschlussstecker
18) Tachometersensor
19) Spule - waagrechter Zylinder
20) Spule - senkrechter Zylinder
21) Zündkerze - waagrechter Zylinder
22) Zündkerze - senkrechter Zylinder
23) Einspritzdüse - waagrechter Zylinder
24) Einspritzdüse - senkrechter Zylinder
25) Drosselklappenpotentiometer
26) Motor-/Steuerzeitensensor
27) Seitenständerschalter
28) Steuergerät 5.9 M
29) Einspritzrelais
30) Leerlaufanzeigeschalter
31) Öldruckschalter
32) Hinterer Bremslichtschalter
33) Vorderer Bremslichtschalter
34) Linker Umschalter
35) Temperatur-/Luftdrucksensor
36) Instrumente
37) Blinker, vorne links
38) Hupe
39) Scheinwerfer
40) Blinker, vorne rechts
41) Wassertemperatursensor - Steuergerät
42) Wassertemperatursensor - Instrument
43) Kupplungsschalter
44) Lüfterrad, rechts
45) Lufterrad, links

Farbkennzeichnung

***B** Blau*
***W** Weiß*
***V** Viola*
***Bk** Schwarz*
***Y** Gelb*
***R** Rot*
***Lb** Hellblau*
***Gr** Grau*
***G** Grün*
***Bn** Braun*
***O** Orange*
***P** Rosa*

D

Erläuterung des Sicherungskastens (5)

Pos.	*Verbraucher*	*Wert*
1-9	*Allgemein*	*30 A*
2-10	*Kraftstoffpumpe, Einspritzdüsen, Spulen*	*20 A*
3-11	*Key sense*	*10 A*
4-12	*Versorgung Steuergerät*	*3 A*
5-13	*Passing*	*7,5 A*
6-14	*Standlicht und Instrumentenbrettbeleuchtung, Fern- und Abblendlichter*	*15 A*
7-15	*Stop, Hupe, Tachometersensor*	*10 A*
8-16	*Elektrolüfterräder*	*7,5 A*

Hinweis
Der Schaltplan ist am Ende der Betriebsanleitung zu finden.

D

VERSIONEN MONSTER S4R

Monster S4R

Verfügbare Farben:
Rahmen und Felgen in Metallfarbe kombiniert mit:
Rot "Anniversary" Ducati - Art.-Nr. 473.101 (PPG);
Gelb Ducati - Art.-Nr. 473.201 (PPG);
Schwarz glänzend - Art.-Nr. 248.514 (PPG).

Rahmen in Metallfarbe und leuchtend rote Felgen kombiniert mit:
*Dunkelgrau Metallic Ducati - Art.-Nr. *0017 (PPG).*
Rahmen und Felgen in Weiß kombiniert mit:
Blau - Art.-Nr. 291.800 (PPG) mit weißem Streifen - Art.-Nr. D753 (PPG).
Rahmen und Felgen in Schwarz kombiniert mit:
*Orange - Art.-Nr. *0024 (PPG) mit schwarzem Streifen - Art.-Nr. D789 (PPG).*

MERKBLATT FÜR DIE REGELMÄSSIGEN INSTANDHALTUNGSARBEITEN

km	Name: Ducati-Kundendienst	Kilometerstand	Datum
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

D

DUCATI_MOTOR HOLDING S.p.A._
Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italy
Tel 39.051.6413111
Fax 39.051.406580
www.ducati.com

913.7.085.1A
Stampato 02/2003